

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Geografie a kartografie



Petr Klíma

Proměny lokalizace práce v pražském metropolitním regionu

Transformations of work localization in the Prague
metropolitan region

Bakalářská práce

Praha, 2015

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Peter Svoboda

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 25. 06. 2015

Podpis

Poděkování:

Tímto bych rád poděkoval svému školiteli Mgr. Peteru Svobodovi za poskytnuté rady, ochotu a trpělivost během psaní této bakalářské práce.

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá proměnami lokalizace práce v pražském metropolitním regionu v období od roku 1991 do roku 2011. Cílem předložené práce je analyzovat proměny lokalizace práce v souvislosti s dualitou centra a zázemí a zjistit, zda má na lokalizaci práce vliv rozmístění dálnic v zázemí a metra v jádru metropolitního regionu. K analýze jsem použil data o pracovní dojíždě ze sčítání obyvatel z let 1991, 2001 a 2011. V první části se věnuji teoretickým východiskům lokalizace práce a popisuji rozdílné podmínky a procesy, které ovlivnily lokalizaci práce před a po roce 1989. Výrazněji se v této části zaměřuji na vysvětlení procesu komerční suburbanizace, který způsobuje změny v lokalizaci práce v pražském metropolitním regionu po roce 1989. Empirická část práce je rozdělena na dvě části. V první jsou analyzována data za obce a věnuji se zde pracovní dualitě centra a zázemí a změnám lokalizace práce v zázemí pražského metropolitního regionu v souvislosti s rozmístěním dálničních komunikací. Ve druhé části analyzuji data za základní sídelní jednotky z roku 2011 a vysvětluji lokalizaci práce v jádru pražského metropolitního regionu v souvislosti s lokalizací metra. V empirické části práce byl zjištěn vliv komerční suburbanizace na počet příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu. Tento vliv způsobil výrazné zvýšení počtu pracovních příležitostí v zázemí v roce 2011. Potvrdil se i vliv blízkosti metra na lokalizaci práce. Naopak byl zjištěn pouze slabý vliv rozmístění dálnic na lokalizaci práce.

Klíčová slova: lokalizace práce, pražský metropolitní region, proměny, komerční suburbanizace

Summary

This bachelor thesis deals with transformations of work localization in the Prague metropolitan region in the period from 1991 to 2011. The aim of presented study is to analyze the transformation of work localization in context with duality of core and periphery and to determine whether the work localization is affected by highway localization in hinterland and underground localization in core of metropolitan region. For the purpose of analysis I used data on work commuting from 1991, 2001 and 2011 censuses. The first part is devoted to the theoretical bases of work localization and to description of different conditions and processes that influenced work localization before and after year 1989. This section significantly focuses on description and explanation of the process of commercial suburbanization, which causes changes in work localization in the Prague metropolitan region after 1989. The empirical part is divided into two sections. In the first section data for municipalities are analyzed and is devoted to duality of core and periphery and to transformations of work localization in hinterland of the Prague metropolitan region in context with localization of highways. In the second part of thesis, data for basic settlement units from year 2011 are analyzed and localization of work in core of the Prague metropolitan region in context with underground localization is explained. In the empirical part of this work influence of commercial suburbanization on number of jobs in periphery of Prague metropolitan region was discovered. This influence caused significant increase in number of jobs in periphery in 2011. Influence of underground proximity on localization of work was confirmed. On the contrary only weak influence of highway distribution on work localization was discovered in the thesis.

Key words: work localization, Prague metropolitan region, transformations, commercial suburbanization

Obsah

Seznam tabulek	7
Seznam obrázků	7
Seznam grafů	7
1. Úvod.....	8
2. Teoretická východiska lokalizace práce.....	11
2.1. Vývoj lokalizace práce před rokem 1989	13
2.2 Vývoj lokalizace práce po roce 1989	14
2.2.1 Komeracionalizace centra	15
2.2.2 Komerční suburbanizace	16
2.3 Závěry teoretické části	20
3. Data a metodika	22
4. Proměny lokalizace práce	29
4.1 Lokalizace práce na úrovni obcí	29
4.2 Lokalizace práce na úrovni ZSJ	42
5. Závěr a diskuse	46
6. Seznam použité literatury	50
7. Seznam příloh	53

Seznam tabulek

Tabulka 1: Růst obyvatelstva metropolitních areálů Prahy a Brna v letech 1921–1991	14
Tabulka 2: Pokles počtu obyvatel v centru Prahy v období 1991–2001	16
Tabulka 3: Územní koncentrace počtu pracovních příležitostí ORP Středočeského kraje v roce 2011	23
Tabulka 4: ZSJ ve vnitřní suburbánní zóně s největším množstvím pracovních příležitostí	44
Tabulka 5: ZSJ ve vnitřním městě s největším množstvím pracovních příležitostí	44
Tabulka 6: Vývoj podílu počtu pracovních příležitostí v zázemí a jádru pražského metropolitního regionu v období 1991 až 2011	46

Seznam obrázků

Obrázek 1: Mapa vymezení pražského metropolitního regionu	25
Obrázek 2: Územní koncentrace pracovních příležitostí v obcích v roce 1991	30
Obrázek 3: Změna v počtu pracovních příležitostí v obcích v období 1991–2001	33
Obrázek 4: Územní koncentrace pracovních příležitostí v obcích v roce 2001	35
Obrázek 5: Změna v počtu pracovních příležitostí v obcích v období 2001–2011	36
Obrázek 6: Územní koncentrace pracovních příležitostí v obcích v roce 2011	38

Seznam grafů

Graf 1: Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace a počtem pracovních příležitostí v roce 1991	31
Graf 2: Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace a počtem pracovních příležitostí v roce 2001	34
Graf 3: Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace a počtem pracovních příležitostí v roce 2011	37
Graf 4: Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy a počtem pracovních příležitostí v roce 1991	40
Graf 5: Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy a počtem pracovních příležitostí v roce 2001	41
Graf 6: Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy a počtem pracovních příležitostí v roce 2011	42

1. Úvod

Předložený text se zabývá lokalizací práce v pražském metropolitním regionu, změnám, které nastaly v lokalizaci práce v porevolučním období a jejich příčinám. Pracovní proces je velmi důležitým faktorem jak pro národní ekonomiku, tak i pro každodenní život obyvatel. Nedostatečné množství pracovních míst způsobuje zvýšení nezaměstnanosti, s čímž souvisí i zhoršení ekonomické situace obyvatel regionu i celého státu. V každodenním životě je práce velmi důležitá, neboť do značné míry určuje výši příjmu a sociální statut obyvatel. Ztráta práce vede k nespokojenosti, ztrátě příjmu a sociálnímu vyloučení člověka. Kumulace těchto problémů pak přispívá k narušování sociální stability uvnitř státu. Pražský metropolitní region přitom koncentruje největší množství pracovních míst v Česku. V prostředí turbulentních sociálních a ekonomických proměn se Praha, jako národní centrum, poměrně přirozeně etablovala v síti globálních měst, což do značné míry předurčilo i procesy, které proměňují jak vnitřní sociálně prostorovou organizaci samotného města, tak i jeho metropolitního regionu.

Jedním z těchto procesů a také důvodů, proč se problematikou lokalizace práce zabývat je proces suburbanizace, který v současné době probíhá v pražském metropolitním areálu. Vykazuje vysokou úroveň dynamiky a výrazně ovlivňuje lokalizaci práce. Ouředníček a Sýkora (2007) ve své práci zdůrazňují, že proces suburbanizace vytváří nevratné změny ve vzoru osídlení a má značné sociální a ekonomické důsledky, které mohou znamenat výrazné ovlivnění pro příští generace. Posová a Sýkora (2007) dokonce uvádějí, že se jedná o nejvýznamnější proces probíhající v postsocialistických městech a jejich metropolitních areálech. Suburbanizace mění sociální a ekonomické prostředí především v zázemí pražského metropolitního regionu, kde podle autorů dochází k signifikantnímu nárůstu počtu pracovních míst. V zázemí metropolitního regionu dochází i ke změně sociálního statutu, neboť zde dochází k přistěhovalectví obyvatel s vyšším příjmem (Ouředníček, Sýkora 2007). Výsledkem procesu suburbanizace jsou tedy významné změny jak v rámci obyvatelstva, tak i ekonomických aktivit. S ohledem na tyto dvě složky proměn prostředí v zázemí měst můžeme alespoň v obecné rovině rozlišit dva druhy suburbanizace – residenční a komerční.

Vzhledem k předmětové orientaci předložené bakalářské práce bude důraz kladen především na suburbanizaci komerční.

Změny v lokalizaci práce v porevolučním období však nastaly nejen v zázemí, ale i v centrální části pražského metropolitního regionu. Na tyto změny upozorňuje ve své práci Sýkora (2001), který se mimo jiné zabývá nárůstem počtu pracovních příležitostí v historickém jádru Prahy v porevolučním období. I tato změna v lokalizaci práce v rámci pražského metropolitního regionu je významná, a proto se jedná o další důvod ke zkoumání mnou vybraného tématu.

Téma pro předloženou bakalářskou práci jsem si zvolil také proto, že pocházím ze suburbánní oblasti pražského metropolitního regionu, ve které by mělo v nejbližší budoucnosti dojít k výstavbě části pražského okruhu, který má z hlediska dopravy pro Prahu značný význam. Stavba pražského okruhu v blízkosti mého bydliště je také důvodem k zdůrazňování vztahu dopravní dostupnosti a lokalizace práce při formulování cílů předložené bakalářské práce. Rád bych zpracováním tohoto výzkumu zjistil, zda výstavba důležitého dopravního projektu v blízkosti mého bydliště může mít významný vliv na zvýšení počtu pracovních příležitostí v této oblasti.

Cílem předložené stati je zjistit, jak se proměnila lokalizace práce v pražském metropolitním regionu v porevolučním období, jaké vykazuje vnitřní prostorové diferenciaci a vývojové podmíněnosti, a to se zaměřením na roli dopravní dostupnosti. Zda došlo díky rozvoji dopravní infrastruktury ve výše zmíněném období k výraznému zvýšení počtu pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního areálu a jestli bylo toto zvýšení intenzivnější než v případě městského centra. V návaznosti na tento hlavní cíl práce formuluji tři dílčí cíle svého výzkumu:

Prvním dílčím cílem je zhodnocení vývoje lokalizace pracovních příležitostí v dualitě centrum - zázemí pražského metropolitního areálu a vzájemné porovnání intenzity růstu, příp. poklesu počtu pracovních příležitostí.

Druhým dílčím cílem je zjistit jestli, a do jaké míry, ovlivňuje lokalizaci pracovních příležitostí v zázemí Prahy blízkost dálniční sítě.

Třetím dílčím cílem je zjistit, jestli lokalizaci pracovních příležitostí ve vnitřním městě ovlivňuje blízkost metra, jakožto významného dopravního uzlu.

Předložený text má standardní strukturu bakalářské práce. Po úvodní části budou v kapitole č. 2 rozvedeny teoretická východiska lokalizace práce v pražském metropolitním regionu a další koncepty relevantní k problematice. V této části budou představeny mj. i dosavadní studie zabývající se tématem. Důraz je přitom kladen na vývojové hledisko změn v lokalizaci práce v pražském metropolitním regionu. Lokalizace práce bude hodnocena na základě dat o pracovní dojíždě z cenů z let 1991, 2001 a 2011. Období bylo vybráno jednak s ohledem na dramatické politické a společenské změny, které proběhly od 90. let 20. století a výrazně ovlivnily lokalizaci práce v pražském metropolitním regionu a také na alespoň dílčí metodickou souměřitelnost dat z těchto sčítání, která je blíže diskutována ve třetí kapitole, která je zaměřená na explanaci využití metodiky a dat. Následovat bude empiricky zaměřená část práce, ve které bude představen samotný výzkum a diskutovány výsledky provedeného výzkumu. V poslední páté kapitole se budu věnovat interpretaci zjištěných poznatků z empirické části a závěrečné diskusi.

2. Teoretická východiska lokalizace práce

Teoretickými východisky prostorové a sociální organizace měst se ve svých výzkumech mj. zabývali i představitelé Chicagské a Losangeleské školy. Představitelé Chicagské školy urbanismu již na začátku 20. století vycházeli ze sociologického konceptu existence třídní struktury. Celkově lze říci, že představitelé této školy zdůrazňují především dominanci centra a důležitost existence sociálních tříd pro prostorovou organizaci metropolitního areálu, kterou se snaží ilustrovat na základě vytvořených modelů. Jedním z významných výsledků jejich výzkumu je model koncentrických kruhů představený v knize *The City* (Burgees, McKenzie, Park 1992). Jedná se o model prostorové organizace města, které je na základě tohoto modelu rozděleno do pěti koncentrických kruhů (areálů). Ty se od sebe odlišují funkcí a třídní strukturou residentů. Obecně pro model koncentrických kruhů platí, že směrem k okraji metropolitního areálu se zvyšuje sociální statut obyvatel. Z hlediska počtu pracovních příležitostí je dle tohoto modelu nejvýznamnější střední část měst, tzv. central business district, ve kterém se koncentruje většina komerčních funkcí města. Střed města má v rámci metropolitního areálu dominantní pozici a do jisté míry ovlivňuje uspořádání v ostatních částech metropolitního areálu. Kromě výše uvedené koncentrace pracovních příležitostí v centru metropolitního areálu existují podle Burgeese, McKenzieho a Parka (1992) i menší ekonomická centra v ostatních částech metropolitního areálu, ovšem z hlediska dominantnosti své funkce i ty podléhají dominantnímu centru. Později byly v rámci vývoje myšlenek Chicagské školy představeny další modely prostorové organizace měst, především sektorový a vícejaderný model (viz Hoyt 1939; Harris, Ullman 1945). První z nich je založen na základní konceptuální premise, že komerční funkce a s nimi i pracovní místa se koncentrují v okolí dálnic a hlavních silničních tahů, které radiálně vycházejí z centra. Vícejaderný model pak kromě výše uvedeného centra počítá i s dalšími lokacemi, ve kterých dochází ke koncentraci ekonomických aktivit. Na široce rozpracované poznatky autorů Chicagské školy navázala na konci druhé poloviny 20. století skupina kalifornských autorů, kteří se začali označovat jako tzv. Losangeleská škola urbanismu.

Tito autoři (viz např. Dear, Flusty 1998; Soja 2010) zdůrazňují ve svých studiích především postmoderní přístup, který mj. odmítá dominanci městského centra

zdůrazňovanou Chicagskou školou urbanismu. Naopak představitelé této školy tvrdí, že prostorové organizaci měst dominuje polycentricita a fragmentace. Jádro už tedy neřídí ostatní části metropolitního areálu a nemusí být nejdůležitější částí z hlediska počtu pracovních příležitostí. Autoři této školy často zdůrazňují roli zázemí z hlediska koncentrace ekonomických aktivit. Dear a Flusty (1998) ve své práci vysvětlují nový model prostorové organizace měst. Ten je založen na zobrazení metropolitního areálu jako mozaiky, přičemž každá z částí této mozaiky má určitou funkci (např. residenční, obchodní centrum atp.). Autoři této školy (viz např. Dear, Flusty 1998; Soja 2010) tvrdí, že rozmístění funkcí v jednotlivých částech metropolitního areálu do značné míry určují globální aktéři, tedy velcí investoři nebo developéři, kteří se rozhodnou na daném místě zrealizovat určitý projekt a tím určí funkci daného areálu (tzv. Keno capitalism).

Z hlediska pracovních příležitostí a jejich lokalizace můžeme konstatovat, že Chicagská škola urbanismu podporuje koncentrovanější formu, ve které se velká část pracovních příležitostí nachází v centru metropolitního areálu a samotná lokalizace práce není nahodilá, ale vzniká na základě podmíněnosti a vnitřních souvislostí urbánního prostoru dané lokality a jejího okolí. Losangeleská škola urbanismu proti tomu preferuje myšlenky decentralizace a zdůrazňuje význam zázemí metropolitního areálu při tvorbě pracovních příležitostí. Akcentuje přitom význam zdánlivé náhodnosti lokalizace jednotlivých městských funkcí. Zdánlivé proto, že se v lokálním měřítku může jednat o lokalizaci funkcí v sousedních areálech bez vzájemných vazeb. Jejich uspořádání však předurčuje především vertikální (globální – lokální) interakce daná především širšími procesy globalizace a ekonomické integrace. Obě výše zmíněné školy tedy mohou nabídnout teoretické zarámování vývoje a proměň lokalizace práce v metropolitních oblastech. Je však nezbytné vnímat i vlivy širšího socio-kulturního prostředí, které je v prostředí českých měst nepochybně výrazně odlišné než v případě měst v USA, která se stala prostorovou laboratoří urbánních sociologů a geografů obou výše zmíněných škol.

V další části textu se již zaměřím na vývoj lokalizace práce přímo v pražském metropolitním regionu před a po revoluci, která proběhla v roce 1989. Důvodem pro toto rozdělení je výrazná odlišnost procesů probíhajících v obou obdobích a jejich vliv na lokalizaci a koncentraci práce.

2.1. Vývoj lokalizace práce před rokem 1989

I přesto, že je tato bakalářská práce časově zaměřena především na porevoluční období, považuji za nezbytné v teoretické části popsat i vývoj minulého období, který měl na porevoluční stav značný vliv. Důvodem je, že klíčové ekonomické a sociální transformace proběhly až na začátku 90. let (Mulíček, Sýkora 2012; Sýkora 2001), a proto lze očekávat, že data z cenzu, který proběhl v roce 1991, a která jsou součástí analýzy, budou vykazovat lokalizaci pracovních příležitostí odpovídající předešlému socialistickému uspořádání společnosti a budou v nich patrné důsledky centrálně řízeného hospodářství.

Vývoj v předrevolučním období lze označit jako narušení přirozeného vývoje, který můžeme sledovat ve státech západní Evropy a Severní Ameriky. Tedy ve vyspělých státech, kde nebyl zřízen socialismus jako způsob organizace společnosti a ekonomiky. Po druhé světové válce byl pro většinu západních měst přirozený proces prostorové expanze - suburbanizace. Tento proces definuje Van den Berg (1982) jako situaci, kdy intenzita růstu zázemí přesahuje intenzitu růstu jádra a metropolitní region jako celek roste. Jedná se nejprve o růst populace a později i růst pracovních míst v zázemí metropolitního regionu. Na základě faktu, zda se jedná o růst populace, či práce a dalších ekonomických činností, jak již bylo uvedeno výše, rozlišujeme residenční a komerční suburbanizaci. Za přirozený vývoj lze tedy považovat přechod od procesu urbanizace k procesu suburbanizace. Urbanizaci Van den Berg (1982) definuje jako koncentraci růstu do městských jader. Situace v pražském metropolitním regionu však byla odlišná. Z dostupné literatury (viz např. Hampl 2005; Posová, Sýkora 2011a; Posová, Sýkora 2011b; Ouředníček 2003; aj.) vyplývá, že v pražském metropolitním regionu v období socialismu k suburbanizaci nedocházelo, respektive byla nahrazena vertikální formou v podobě masové výstavby sídlišť. Období po druhé světové válce v Česku je podle Hampla (2005) charakterizováno umělým prodloužením industriálního období. To znamená, že dochází ke koncentraci obyvatel a ekonomických aktivit do měst, a tedy dominuje výše definovaný proces urbanizace, který byl v zemích západní Evropy a Severní Ameriky z větší části již překonán. V Česku nedošlo k přechodu k procesu suburbanizace, a proto mluvíme v souvislosti s předrevolučním obdobím o narušení přirozeného vývoje. Tato koncentrace souvisí s lokalizací státních investic, které byly poskytovány především středně velkým městům s důrazem na rozvoj průmyslu. Naopak v

zázemí pražského metropolitního regionu bylo větší množství venkovských obcí, do kterých investice neproudily, což vyústilo ve stagnaci nebo úpadek. Nejdůležitějším sektorem z hlediska zaměstnanosti se stává průmysl, v podmínkách Česka především těžký průmysl. Růst obyvatelstva dvou největších metropolitních areálů v tomto období dokumentuje tabulka č. 1, ze které je evidentní pokles růstu počtu obyvatel v metropolitních areálech po roce 1950. V období 1970–1991 docházelo v zázemí metropolitních regionů dokonce k úbytku počtu obyvatel.

Okres	Index růstu v jednotlivých obdobích		
	1921–1930	1950–1970	1970–1991
Praha	130,1	107,9	106,4
Praha - východ a Praha - západ	123,0	105,3	97,7
Brno	119,5	115,1	112,8
Brno - venkov	109,5	109,4	98,6

Tab. č. 1 Růst obyvatelstva metropolitních areálů Prahy a Brna v letech 1921–1991

Zdroj: HAMPL 2005, s. 37

Suburbanizační proces tedy nemohl v pražském metropolitním regionu po druhé světové válce proběhnout především díky bariérám ze strany státu. Kromě již zmíněných investic představovaly podle Ouředníčka (2001) další bariéry především neexistence trhu s pozemky, hypoték a stavebních spoření. Výsledkem vývoje v předrevolučním období byla vysoká koncentrace obyvatelstva a pracovních příležitostí v centru pražského metropolitního regionu, naopak v zázemí bylo pracovních příležitostí velmi málo a nedocházelo k jejich intenzivnímu nárůstu jako v západní Evropě. V předešlých výzkumech opírajících se o výzkumnou tradici Chicagské školy (Musil, Müller 2008) byly subregiony v okolí Prahy v 80. letech hodnoceny jako periferní území. Základními charakteristikami periferních území jsou především malý počet pracovních míst, nízká průměrná mzda, negativní migrační saldo, starší populace a vysoká nezaměstnanost.

2.2 Vývoj lokalizace práce po roce 1989

Po proběhnutí sametové revoluce v roce 1989 došlo v Česku k radikálním změnám, které byly trojího druhu. Podle Tsenkové (2006) se jednalo o změnu politickou, která způsobila přechod k demokracii. Dále se jednalo o změnu ekonomickou, kdy došlo k přechodu na tržní systém. Poslední změnou byla decentralizace moci, tedy její přesun na nižší úroveň.

V obdobném duchu upozorňoval však již Ralf Dahrendorf (1990) na trojí vývoj transformace, při kterém dochází k zavedení politických, hospodářských a společenských reforem. Zdůrazňuje význam ústavních změn a zavedení základních práv a svobod v rámci politické reformy. Upozorňuje také na velmi dlouhý průběh hospodářské a společenské transformace, které trvají výrazně delší dobu než transformace politická. Delší průběh hospodářské transformace je důvodem k očekávání lokalizace pracovních příležitostí odpovídajících socialistickému uspořádání společnosti pro data z cenzu z roku 1991. V porevolučním období bylo ukončeno industriální stádium rozvoje a přešlo se na postindustriální stádium rozvoje. Podle Hampla (2005) lze toto období charakterizovat konkurenčně - kooperačními procesy a kvalitativní formou růstu. Oproti minulému období se z hlediska zaměstnanosti snižuje význam průmyslu a zvyšuje se význam služeb. V postindustriálním stádiu vývoje dochází tedy především k deindustrializaci a respektive terciarizaci ekonomiky, čímž se přirozeně mění nejen samotná odvětvová struktura zaměstnanosti, ale i podstata práce, a tím i proměny ve využití času a prostoru pro práci, což může mít značné důsledky v reorganizaci vzorců sociálně prostorové diferenciaci zejména metropolitních regionů jakožto prostorů primární role v tvorbě a šíření inovací. Prostorovou organizaci metropolitních regionů utváří v postindustriálním stádiu rozvoje především proces suburbanizace. Díky tomuto procesu dochází k rozvoji ekonomických aktivit v zázemí metropolitních areálů. Podle Hampla (2005) dochází v postindustriálním období k růstu významu střediskových měst díky koncentraci řídicích funkcí do těchto měst. Rozvíjí se tak dualita centra a zázemí, ve které se do centra koncentrují důležité ekonomické funkce, např. administrativní a pracovní, čímž se odlišuje od zázemí. Tomuto náhledu se věnuje následující kapitola, která je dále rozdělena do dvou podkapitol na základě duality centra a zázemí. Nejprve se v ní budu věnovat změnám v lokalizaci práce v centru pražského metropolitního regionu a poté v jeho zázemí.

2.2.1 Komeracionalizace centra

Z dostupné literatury (Ouředníček, Sýkora 2007; Sýkora 2001) zjišťujeme, že jedním z prvních procesů, který proběhl v pražském metropolitním regionu po provedení klíčových transformací, byla komeracionalizace historického jádra a přilehlých oblastí vnitřního města. Tento proces probíhal již v první polovině 90. let 20. století. Sýkora (2001, s. 140) uvádí, že: „Komeracionalizace se vyznačuje zvyšováním podílu komerčních funkcí na celkové struktuře využití ploch...“. Historické centrum Prahy je velmi exponovaným územím, proto se zde

vytváří tlak investorů na využívání ploch. V centru dochází k nahrazení nekomerčních aktivit a bydlení komerčními aktivitami, k demolici již existujících budov a jejich nahrazení budovami pro komerční využití nebo k zástavbě volných pozemků. Výsledkem tohoto procesu je také snížení počtu obyvatel žijících v centru, protože obytné funkce jsou nahrazeny komerčními funkcemi. Problémem je též nárůst automobilové dopravy, který je způsoben zvýšením počtu pracovních míst v této lokalitě. To způsobuje výrazné přetížení dopravní sítě, která je v této oblasti poměrně stará a není uzpůsobena většímu množství projíždějících aut. Úbytek obyvatelstva v centru Prahy v důsledku komercializace ukazuje tabulka č. 2. Je z ní patrné, že v letech 1991 až 2001 poklesl počet obyvatel v centru o necelou pětinu.

Obvod	1991	2001	2011	Úbytek 1991–2011 v (%)
Praha 1	42 590	34 166	30 559	28,25
Praha 2	61 873	50 401	48 773	21,17

Tab. č. 2 – Pokles počtu obyvatel v centru Prahy v období 1991–2011

Zdroj: SÝKORA 2001, s. 142., ČSÚ 2011

Výsledkem tohoto procesu je tedy výrazné zvýšení počtu pracovních příležitostí v historickém jádru Prahy a v okolních částech vnitřního města. V literatuře se objevují názory, že možnosti pro novou komerční výstavbu jsou v centru Prahy již vyčerpány (Sýkora 2001), což by mělo vést ke zpomalení růstu počtu pracovních míst v historickém jádru. Otázkou pro praktickou část bude tedy, jak radikální byl tento pokles růstu mezi lety 2001 a 2011, zda se vůbec objevil, a zda bude v roce 2011 již vyšší intenzita růstu počtu pracovních příležitostí v suburbánní zóně díky komerční suburbanizaci než v historickém jádru, kde proběhl proces komercializace.

2.2.2 Komerční suburbanizace

Jedná se o proces, který v západních státech výrazně ovlivnil lokalizaci práce v metropolitních areálech již v 80. letech a jehož výsledkem byl mj. nárůst počtu pracovních míst v suburbánních zónách metropolitních areálů (viz Gurreau 1991, Lang 2003 aj.). V první části této podkapitoly se budu věnovat obecné charakterizaci procesu a poté průběhu tohoto procesu v pražském metropolitním areálu a jeho dopadům.

Komerční suburbanizace se podle Langa (2003) zpravidla rozvíjí později než residenční suburbanizace, která se začala rozvíjet již před druhou světovou válkou. Nejprve dochází v zázemí metropolitního areálu k výraznému nárůstu počtu obyvatel a až poté dochází k přesunu ekonomických aktivit. Za období nejmarkantnějších změn se v rozvoji komerční suburbanizace považují především 80. léta 20. století, kdy došlo k rapidnímu vzrůstu počtu pracovních míst v zázemí metropolitních areálů v Severní Americe a západní Evropě. Garreau (1991) i Lang (2003) při tom upozorňují, že jedním z primárních důvodů je, že ředitelé firem zareagovali na změny v rozmístění obyvatel v rámci metropolitního areálu. Reakce ředitelů firem především souvisí s cílem zaměstnavatelů dosáhnout co největšího zisku, a to podle Van den Berga (1982) vyžaduje dostupnost trhu s poptávkou a pracovní sílu. Zázemí metropolitních areálů je tak vůči minulosti pro zaměstnavatele atraktivnější, protože v rámci residenční suburbanizace se do zázemí přesunula pracovní síla i trh s poptávkou. V rámci komerční suburbanizace se do zázemí přesunuly hypermarkety, sklady a distribuce v průmyslu, kancelářské práce i ředitelství velkých firem. Důvodů pro přesun práce z centra do zázemí metropolitního areálu je však mnohem více (Garreau 1991; Lang 2003). Jedním z dalších důvodů je nedostatek nezastavěného místa v centru pro expanzi firem. Velmi důležitou roli také hrají ceny půdy, které jsou v centru extrémně vysoké a naopak směrem k okrajům metropolitního areálu se snižují a do jisté míry je možné je vnímat jako prvek konvergenčních vývojových tendencí.

V literatuře (Garreau 1991; Lang 2003) jsou popsány dva naprosto odlišné typy komerční suburbanizace, které se v minulosti vyvíjely společně a v mnoha případech spolu koexistují. Tyto dvě formy se liší především v míře koncentrace ekonomických aktivit, jejich plošným rozsahem a velikostí firem, které v těchto místech sídlí.

Prvním typem, který ve své práci popisuje Garreau (1991) jsou oblasti se zvýšenou koncentrací ekonomických aktivit a vyšší hustotou obyvatel, která ale ani zdaleka nedosahuje hodnot centra metropolitního areálu. Tyto oblasti mají jasné ohraničení a jsou velice snadno rozpoznatelné, protože jsou tvořeny vysokými budovami. Velkou úlohu zde hraje automobilová doprava, která je hlavním důvodem k zajištění velkého množství parkovacích míst a výstavbě podzemních garáží. Jedním z hlavních komponentů takového místa je velké nákupní centrum, které obsahuje stovky odlišných obchodů. Obchodní centrum představuje pro lidi místo sociální interakce, kde se mohou sejit, promluvit si a nakoupit. Pro obchodní

centra je důležité, aby se zde cítili ženy bezpečně, což souvisí se zaváděním některých opatření, jako je přítomnost ochranky. Důležité pro taková místa vyšší koncentrace jsou kancelářské prostory a práce, které s nimi souvisejí. Podle Langa (2003) je v oboru kancelářských prostorů zahrnuta velká část růstu počtu pracovních míst v zázemí metropolitního areálu. Kancelářské prostory a práce s nimi související vykazují nejvyšší dynamiku. Několik faktorů ovlivňuje výběr místa, ve kterém se vyskytuje zvýšená koncentrace ekonomických aktivit v zázemí. Jedná se především o dobrou dopravní dostupnost, nejlépe blízko významného křížení dálnic. Důležitost dopravní dostupnosti při výběru místa pro koncentraci ekonomických aktivit v zázemí dokazuje i soudobý výzkum Gardnera a Marlayho (2013). Ve svém výzkumu autoři analyzují rozmístění shluků s vyšším počtem pracovních míst v metropolitních areálech Spojených států amerických. Zjišťují, že se shluky koncentrují především v blízkosti dálnic a letišť. Velkou roli hraje také subjektivita při výběru co možná nejhezčího prostředí. V neposlední řadě je cenová dostupnost. Pro výstavbu takto velkých budov je nutná přiměřeně vysoká cena půdy.

Druhou formu komerční suburbanizace popisuje Lang (2003). U této formy dochází k rozptýlení ekonomických aktivit do velkých ploch. Celkově je koncentrace ekonomických aktivit v tomto případě nižší. Výsledkem jsou převážně malé samostatné budovy nebo skupinky budov. U takto rozptýlené formy se hranice určují jen s velkými obtížemi. Hlavním komponentem jsou opět kancelářské prostory. Na rozdíl od předchozí kategorie zde však nenajdeme žádné dominantní nákupní centrum, které by tvořilo střed daného shluku. I přesto, že je tato forma mnohem méně nápadná, nelze tvrdit, že by byla z hlediska počtu pracovních míst méně důležitá. Naopak Lang (2003) tvrdí, že tato forma v počtu pracovních míst převládá. Především díky nižším cenám půdy, které jsou v koncentrované formě mnohem vyšší a v metropolitních areálech městských aglomerací USA způsobily úpadek koncentrovanější formy v 90. letech 20. století. Tato forma komerční suburbanizace se může nacházet na okraji metropolitního areálu, ale i v blízkosti centra. Která z těchto dvou forem se více uplatní při rozvoji metropolitního areálu podle Dijsta a Vásqueze (2007), do značné míry závisí na regulacích plánování ze strany vlády. Ve Spojených státech amerických se ve větší míře rozvíjí méně koncentrovaná a plošně rozsáhlejší forma komerční suburbanizace, neboť regulace ze strany státu jsou zde relativně malé. Ve státech s přísnějšími regulacemi se více rozvíjí koncentrovanější a plošně méně rozsáhlá forma komerční suburbanizace.

Ve většině států západní Evropy a Severní Ameriky nejprve proběhla residenční suburbanizace a komerční suburbanizace proběhla později. V pražském metropolitním regionu byla však situace odlišná. Někteří autoři zabývající se procesy suburbanizace v Česku (Ouředníček, Sýkora 2007; Sýkora 2001) upozorňují, že komerční suburbanizace začala probíhat ve druhé polovině 90. let 20. století spolu s residenční suburbanizací. Ta sice probíhala i na začátku 90. let, ale její dynamika byla značně omezena. Z dostupné literatury (viz např. Mulíček, Sýkora 2009 nebo Čermák, Hampl, Müller 2009) zjišťujeme, že to souvisí s nízkou kupní silou obyvatel, kteří si nemohli dovolit koupit domů v zázemí pražského metropolitního regionu. Změny, které do zázemí přináší komerční suburbanizace, jsou výrazné. Dochází k přesunu komerčních funkcí do zázemí pražského metropolitního regionu a ke zvyšování počtu pracovních příležitostí. Podle Ouředníčka a Sýkory (2007), kteří analyzovali data o pracovní dojíždě, se do zázemí stěhuje především maloobchod, sklady, logistická a distribuční centra. Značný rozvoj maloobchodu v zázemí Prahy souvisí především s výstavbou nových nákupních parků, které se často nachází jak v blízkosti konečných stanic metra (např. Černý Most, Zličín, Letňany, aj.) v případě lokalizace uvnitř administrativního území Prahy, tak i dálničních komunikací a jejich nejbližšího okolí v zázemí Prahy, což souvisí s lepší dopravní dostupností těchto lokalit. Rozvoj maloobchodu v blízkosti dálnic a konečných stanic metra v pražském metropolitním regionu poukazuje na velký význam dopravní dostupnosti na tvorbu pracovních míst.

Vzhledem k četné akcentaci důležitosti dopravní dostupnosti pro rozvoj pracovních příležitostí v domácí (Mulíček, Sýkora 2009; Ouředníček, Sýkora 2007; Sýkora 2001 aj.), i zahraniční literatuře (Garreau 1991; Lang 2003; Gardner, Marlay 2013), se v empirické části své bakalářské práce zaměřím na otestování několika hypotéz o zvýšené atraktivitě oblastí v blízkosti významných dopravních uzlů a koridorů (stanice metra a dálnice) pro tvorbu pracovních příležitostí. Zkušenost plynoucí z četných empirických studií provedených v Severní Americe (Garreau 1991; Lang 2003; Gardner, Marlay 2013; aj.) poukazuje, že značná část pracovních míst se v rámci metropolitních areálů koncentruje právě v okolí dálnic a ve svém výzkumu bych chtěl zjistit, zda a do jaké míry platí tato teze i pro pražský metropolitní areál, kde jsou sociální, ekonomické, kulturní i historické podmínky pro rozvoj komerční suburbanizace značně odlišné. Rád bych také zjistil, zda můžeme v pražském metropolitním areálu vypozařovat zvýšenou koncentraci počtu pracovních míst v návaznosti na stanice

metra (a výstavbu největších nákupních center), neboť se jedná o faktor, který významně zvyšuje dopravní dostupnost a v domácí literatuře (Mulíček, Sýkora 2009; Ouředníček, Sýkora 2007; Sýkora 2001 aj.) se často uvádí jako primární, či alespoň jeden z nejzásadnějších faktorů pro rozvoj pracovních příležitostí v rámci městského prostoru Prahy.

2.3 Závěry teoretické části

Vzhledem k teoretickému zarámování lze očekávat, že data ze sčítání lidu 1991 budou poukazovat na vysokou koncentraci počtu pracovních příležitostí v jádru metropolitního areálu a malý podíl v zázemí. Data z roku 1991 odrážejí lokalizaci pracovních příležitostí minulého socialistického období, a proto očekávám relativně nižší význam zázemí pražského metropolitního regionu z hlediska tvorby a koncentrace pracovních příležitostí. V následujících dvou sčítáních předpokládám zvýšení počtu pracovních příležitostí v jádru a zázemí a intenzivní změny v zázemí pražského metropolitního regionu, které souvisí s výše popsaným procesem komerční suburbanizace. Zda bude významnější růst počtu pracovních příležitostí v zázemí nebo centru pražského metropolitního regionu ukáže až empirická část předložené bakalářské práce. Výraznější změny v počtech pracovních příležitostí lze v zázemí pražského metropolitního regionu očekávat při vyhodnocování dat z roku 2011, neboť suburbanizační procesy vykazují v první polovině 90. let 20. století v pražském metropolitním regionu nízkou dynamiku a výsledky tohoto období jsou zahrnuty v datech ze sčítání lidu z roku 2001.

Dle mého názoru se ve výsledcích empirické části předložené bakalářské práce ukáže významná souvislost mezi rozmístěním dálničních komunikací a lokalizací pracovních příležitostí, na kterou upozorňovali především zahraniční autoři Garreau (1991) a Lang (2003). V prostředí pražského metropolitního areálu je nejvýznamnější dálniční komunikací D1, která spojuje Prahu s Brnem, a proto v okolí této dálniční komunikace očekávám zvýšenou koncentraci pracovních příležitostí, především v datech ze sčítání z roku 2001 a 2011. Podobnou tendenci očekávám i v případě pražského metra, které lze považovat za klíčový dopravní prostředek v rámci vnitřní části pražského metropolitního regionu. Na rozdíl od dálničních komunikací však v případě metra lze jen těžko odhadovat, v blízkosti kterého bude koncentrace pracovních příležitostí vykazovat nejvyšší hodnotu. Zajímavá je také otázka, zda bude v datech patrná vyšší koncentrace pracovních příležitostí v oblasti Motola,

kde bylo nedávno dostavěno metro A, zda plánované rozšíření trasy tohoto metra ovlivní rozhodování investorů a developerů v této oblasti.

3. Data a metodika

Jedním z prvních metodických úkolů při zpracovávání výzkumu lokalizace práce v pražském metropolitním regionu je vymezení tohoto regionu, tedy zájmového území. Pražský metropolitní region byl v předchozích výzkumech vymezován odlišnými metodami a výsledky těchto vymezení byly značně různorodé. Ouředníček a kol. (2014) ve své práci rozlišují tři různé aspekty vymezení pražského metropolitního regionu: ekologické, ekonomické a sociální. Při vymezování na základě ekologických aspektů se zohledňuje především populační velikost a hustota zalidnění jednotlivých oblastí. Ekologický způsob vymezování metropolitních areálů byl používán především v minulosti, neboť data o hustotě zalidnění byla snadno dostupná. V české literatuře se tomuto způsobu vymezení metropolitních areálů věnoval především prof. Korčák (viz např. Korčák 1966). V současné době se dle Ouředníčka a kol. (2014) při vymezování nejčastěji zohledňují ekonomické aspekty, tedy vymezení metropolitních areálů na základě pracovní dojížděky a koncentrace pracovních příležitostí. Tímto způsobem vymezování metropolitních areálů se u nás zabývá především prof. Hampl, který ve své práci (viz např. Hampl 2005) vymezil integrované systémy středisek na základě dojížděkových vztahů. Pracovní dojížděku při vymezování pražského metropolitního areálu využili ve své práci také Mulíček a Sýkora (2009), kteří pro vymezení pražského metropolitního areálu nastavili hranici: alespoň 25 % ze zaměstnané ekonomicky aktivní populace dané obce dojíždí do centra metropolitního regionu, v tomto případě Prahy. Při zohledňování sociálních aspektů se metropolitní areál vymezuje na základě odlišného životního stylu a trávení volného času. Tento způsob vymezování je však dle Ouředníčka a kol. (2014) málo využívaný, neboť získání dat o životním stylu obyvatel je velmi obtížné. Zjednodušeným způsobem lze pražský metropolitní areál vymezit na základě administrativních hranic okresů Hlavní město Praha, Praha – východ a Praha – západ, především v případech, kdy chceme zpracovávat data, která jsou dostupná jen za okresy. Na základě hranic okresů vymezili pražský metropolitní areál ve své práci např. Ouředníček a Sýkora (2007).

Metodiku vymezení pražského metropolitního regionu jsem vybíral na základě cílů předložené bakalářské práce uvedených v předchozí části. Rozhodl jsem se pro vymezení,

kteřé je založeno na územním rozložení pracovních míst, tedy počtu pracovních míst na km². Podle mého názoru se jedná o vhodnou metodiku především s ohledem na hlavní cíl předložené stati, tedy analýzy proměn lokalizace práce v pražském metropolitním regionu. Vymezení regionu na základě počtu pracovních míst na km² umožňuje očištění závislosti územní intenzity rozložení pracovních míst od populačních přesunů, které byli zejména v zázemí Prahy v posledních dekádech značné, a to díky residenční suburbanizaci.

Název ORP	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	PPP/km ²
Benešov	57 341	690,0	34
Beroun	56 469	415,7	54
Brandýs nad Labem - Staraá Boleslav	93 274	378,3	99
Čáslav	25 064	274,3	34
Černošice	124 799	580,1	80
Český Brod	19 262	184,4	36
Dobříš	21 237	318,6	24
Hořovice	28 894	246,1	49
Kladno	119 859	350,8	128
Kolín	79 549	583,8	58
Kralupy nad Vltavou	30 429	131,1	87
Kutná Hora	49 269	643,0	30
Lysá nad Labem	22 876	121,2	61
Mělník	43 323	456,4	37
Mladá Boleslav	107 403	810,1	66
Mnichovo Hradiště	16 333	212,4	32
Neratovice	30 417	113,2	92
Nymburk	38 974	355,5	44
Poděbrady	30 402	348,7	32
Příbram	70 166	924,7	31
Rakovník	55 498	895,7	23
Říčany	58 177	377,6	69
Sedlčany	22 259	448,4	19
Slaný	39 274	368,6	39
Vlašim	25 795	465,7	21
Votice	12 309	288,6	15

Tab. č. 3 Územní koncentrace počtu pracovních příležitostí ORP Středočeského kraje v roce 2011

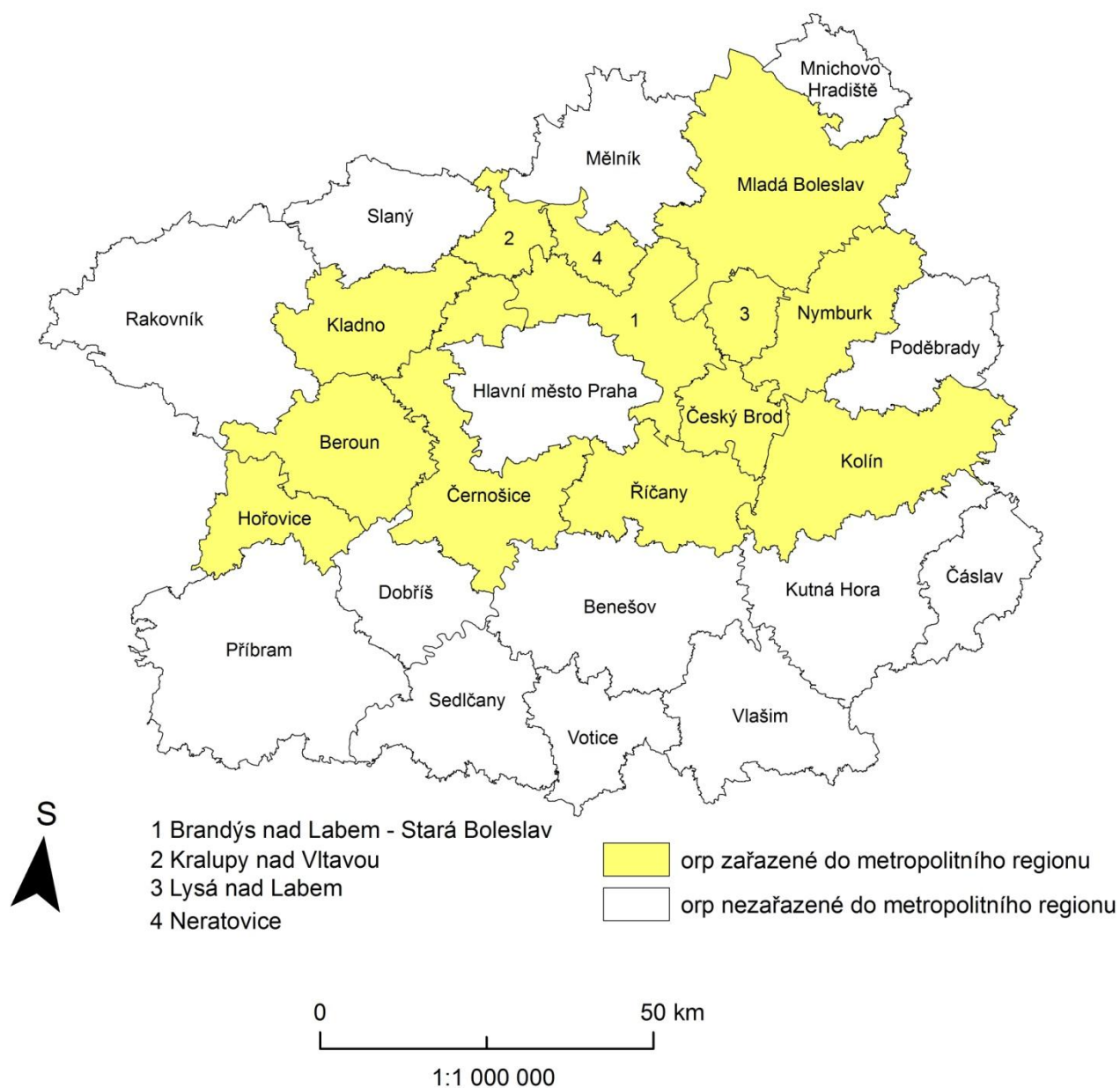
Zdroj dat: ČSÚ 2011

V teoretické části jsem mluvil o komerční suburbanizaci a jejímu vlivu na zvyšování počtu pracovních míst v zázemí metropolitních areálů, který je především v posledních desetiletích

v pražském metropolitním regionu významný. Vymezení na základě územního rozložení pracovních míst umožňuje analyzovat tu část regionu, ve které probíhala komerční suburbanizace nejintenzivněji, neboť pro tato území lze předpokládat zvýšenou koncentraci počtu pracovních příležitostí.

Územní koncentraci pracovních míst jsem analyzoval na základě dat ze sčítání z roku 2011 na úrovni obcí s rozšířenou působností. Do analýzy jsem zařadil obce s rozšířenou působností, které se nacházejí ve Středočeském kraji. Metodika výpočtu počtu pracovních míst je vysvětlena níže v této kapitole. Řádovostní úroveň obcí s rozšířenou působností byla vybrána s ohledem na jejich vymezení respektující základní dojížděkové vztahy mezi jádrem mikroregionu a jeho zázemím. Analýza na nižší řádovostní úrovni (např. obce) není podle mého názoru příliš vhodná, neboť výsledkem vymezování regionu by bylo fragmentované, necelistvé území s mnoha enklávami. K analýze počtu pracovních příležitostí v rámci takto vymezeného regionu, však již byla použita exaktnější úroveň obcí. Na základě dostupných dat a rozložení jednotlivých hodnot, která jsou uvedena v tabulce č. 3, byla pro vymezení pražského metropolitního areálu určena hranice 44 pracovních míst na km^2 . Při určování hraniční hodnoty jsem zohlednil výši územní koncentrace pracovních míst obcí s rozšířenou působností, která do pražského metropolitního regionu neoddiskutovatelně patří (např. Černošice nebo Říčany) a nepatří (např. Votice nebo Vlašim) na základě počtu a objemu pracovních dojížděkových proudů. Hraniční hodnota se musí nacházet v intervalu hodnot mezi těmito regiony. Následně jsem zjistil, že v tomto intervalu se nachází diskontinuita mezi ORP Slaný a Nymburk. Na základě výskytu diskontinuity na úrovni 44 pracovních míst na km^2 jsem určil výše uvedenou hraniční hodnotu. Obce s rozšířenou působností splňující podmínku 44 pracovních míst na km^2 byly přiřazeny k pražskému metropolitnímu regionu. Výsledek vymezení pražského metropolitního regionu je názorně uveden na obrázku č. 1. Z dvaceti šesti analyzovaných obcí s rozšířenou působností jich bylo do pražského metropolitního regionu zařazeno 13. Obec s rozšířenou působností Český Brod byla do metropolitního regionu zařazena i přes nízkou územní koncentraci pracovních příležitostí z důvodu dodržení celistvosti vymezeného území. Diskutabilní je s ohledem na výsledky minulých vymezení (viz např. Ouředníček a kol. 2014) zařazení regionu Hořovic, Mladé Boleslavi, Kolína a Nymburka, které nebyly v minulých vymezeních považovány za součást pražského metropolitního regionu. Tyto regiony však splnily výše stanovenou hranici 44 pracovních míst na km^2 , a také

je třeba zdůraznit jeden z dílčích cílů práce: zjistit, zda komerční suburbanizace probíhala v okolí dálnic, což vyžaduje zahrnutí širšího okolí těchto liniových prvků v krajině. V této souvislosti bych rád zdůraznil, že kromě obce s rozšířenou působností Kolín probíhá všemi výše zmíněnými regiony jedna z dálnic radiálně vycházejících z Prahy, což podporuje jejich zařazení do zájmového území.



Obr. č. 1 Mapa vymezení pražského metropolitního regionu
Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011

Počet pracovních míst jsem vypočítal na základě dat o pracovní dojíždě dle sčítání lidu 1991, 2001 a 2011. Pro výpočet jsem použil metodiku, která počet pracovních míst vypočítá na základě vzorce:

$$EA - NEZ + DOJ - VYJ = PPP$$

kde EA jsou ekonomicky aktivní, NEZ nezaměstnaní, DOJ dojíždějící, VYJ vyjíždějící a PPP počet pracovních míst. Jedná se o metodiku, která byla již mnohokrát použita v předešlých výzkumech (viz např. Ouředníček, Sýkora 2007, Mulíček, Sýkora 2009 nebo Svoboda, Hána, Nemškal 2014). Výhodami této metodiky jsou především dobrá dostupnost dat, jedná se o populační statistiku nikoliv o výběr, metoda je dlouhodobě a čteně užívána, což umožňuje srovnávání výsledků. Nevýhodou je, že přesnost výpočtu a validitu dat může ovlivnit vysoký podíl nezjištěných údajů ve sčítání z roku 2011.

V tomto sčítání podle Čtrnáctého (2013) nebyl zjištěn údaj o vyjíždě celkem u 2,1 mil. osob, tedy 34,3 % všech osob, kteří měli tento údaj vyplnit. U dalších 99 tis. osob nebyla zjištěna cílová obec vyjíždě a dalších 13,5 % vyjíždějících za práci zastává prostorově flexibilní práce a uvádí, že vyjíždí do práce bez stálého místa pracoviště. V roce 2011 navíc nebyly podle Čtrnáctého (2013) zahrnuty do pracovní vyjíždě osoby, které nemají stálé místo pracoviště. Jedná se o 233 tisíc osob. Takto vysoký podíl nezjištěných údajů je nutné brát v potaz při interpretaci výsledků výzkumů založených na pracovní dojíždě dle sčítání lidu z roku 2011.

Analýza lokalizace pracovních míst a změn v této lokalizaci je v této práci zpracovaná na úrovni obcí a také na podrobnější úrovni základních sídelních jednotek (dále jen ZSJ). Na úrovni ZSJ je však analýza možná pouze pro rok 2011, neboť za roky 1991 a 2001 neexistují pro tuto úroveň adekvátní data o pracovní dojíždě. Tyto byly za úroveň ZSJ poprvé publikovány až z výsledků SLDB 2011. Díky tomuto územnímu detailu je v roce 2011 poprvé možné na úrovni ZSJ v rámci obce Hlavní město Praha vymezit vnitřní město, vnitřní komerční suburbánní zónu a historické jádro, neboť existují data pro řádovostní úroveň nižší než samotná úroveň obce. Toto vymezení umožní přesnější porovnání počtu pracovních míst mezi jádrem metropolitního regionu a jeho zázemím a to jak vnitřní suburbánní zónou, tak i vnější, nacházejícími se za administrativními hranicemi Prahy (viz Ouředníček, Sýkora 2007). Pro vymezení jsem využil typologii residenčních areálů, kterou zpracovali Kopecká, Ouředníček a Přidalová (2013). Hranice jednotlivých areálů jsou znázorněny v příloze č. 5.

V typologii residenčních areálů jsou vymezena vnitřní suburbia jako oblasti s převládajícím podílem rodinných domů.

Vzhledem k tomu, že chci v následující kapitole porovnávat data ze sčítání z let 1991, 2001 a 2011, je nutné zde připomenout, že v těchto letech došlo ke změně metodiky výpočtu ekonomicky aktivního obyvatelstva, jedné z proměnných, na základě kterých je počet pracovních míst vypočítán (viz ČSÚ 2003 a ČSÚ 2013a). Ekonomicky aktivní jsou veškeré osoby starší 15 let, které mohou zařadit do kategorie zaměstnaných nebo nezaměstnaných, ovšem vymezení jednotlivých kategorií se mezi lety 1991 a 2011 liší. Proti roku 1991 se v roce 2001 mezi ekonomicky aktivní nezapočítaly matky na delší mateřské dovolené a osoby pobírající mateřský příspěvek, které mají pracovní poměr. Naopak se v roce 2001 mezi ekonomicky aktivní začali započítávat pracující cizinci s dlouhodobým pobytem. Nově byli v roce 2011 proti předešlým sčítáním za zaměstnané a tedy i ekonomicky aktivní považováni učni, kteří dostávají mzdu nebo jinou odměnu. Další metodickou odlišností je podle ČSÚ (2013b) v roce 2011 zpracování dat na základě obvyklého pobytu osob proti minulosti, kdy se zpracovávaly na základě trvalého pobytu osob. Cílem metodiky obvyklého pobytu osob je podle ČSÚ (2013b) zjistit jejich faktické místo bydliště (tedy kde daná osoba skutečně pobývá), nikoliv pouze to evidované. Obvykle bydlících je podle ČSÚ (2013b) ve Středočeském kraji a Praze o 53 tisíc více (podíl na obyvatelstvu státu byl o 0,6 % vyšší). Důležitým limitem použitelnosti zvolené metodiky je tedy její omezená srovnatelnost mezi lety, vzhledem k tomu, že na úrovni obcí s rozšířenou působností byl zaznamenán vysoký rozdíl v počtu trvale a obvykle bydlících obyvatel v roce 2011 právě v metropolitních areálech velkých měst a tedy i Prahy.

Dalším problémem, který je nutné z důvodu porovnávání dat vyřešit, jsou územní změny obcí, tedy jejich slučování a vznik nových obcí. Jedná se především o obce vzniklé po roce 1991 (celkem 22), které bylo nutné v roce 2001 a 2011 sloučit tak, aby jejich území odpovídalo rozsahu z roku 1991. V zájmovém území se však jednalo i o malý počet obcí (celkem 2), které se v letech 2001 a 2011 sloučily. V tomto případě bylo nutné tyto obce v předchozích letech také sloučit, i přesto, že existovaly jako dvě odlišné obce. Výčet takto upravených obcí je uveden v příloze č. 1.

V praktické části budu také zkoumat, zda je vyšší počet pracovních míst lokalizován v blízkosti dálnic. Mezi dálnice jsem z důvodu jejich významnosti pro dopravní dostupnost

obcí zařadil i rychlostní silnice. Pro tuto analýzu jsem se rozhodl vytvořit vlastní metodiku, která spočívá v hledání souvislosti mezi počtem pracovních míst obce a její vzdálenosti od nejbližší dálniční komunikace. Zjištění vzdálenosti proběhlo v programu ArcGis, v němž bylo nejprve nutné nahradit polygon obce bodem tak, aby bylo možné vzdálenost měřit. Pro tento účel byly vypočítány souřadnice centroidu obce a pomocí funkce make XY event layer byly tyto body promítnuty do mapy. Vzdálenost byla vypočítána pomocí funkce near, která umožňuje nalézt k daným bodům nejbližší linii a zjistit vzdálenost bodu od linie. Tímto postupem jsem získal dvě číselné hodnoty, a sice vzdálenost centroidu dané obce od základní silniční sítě (dálnice a rychlostní silnice) a počet pracovních míst z dat ze sčítání, mezi kterými je možné provést kvantitativní regresní analýzu, neboť se jedná o kvantitativní znaky s poměrovým měřítkem. Závisle proměnou v analýze je počet pracovních příležitostí a nezávisle proměnou vzdálenost od nejbližší dálniční komunikace.

Metody popsané v této kapitole budou níže užity v praktické části při analyzování proměn lokalizace práce v pražském metropolitním regionu v rozsahu jeho vymezení z této části. Proměny lokalizace práce budou analyzovány na úrovni obcí v letech 1991, 2001 a 2011 a na této úrovni bude také výše popsaným způsobem zkoumána souvislost mezi počtem pracovních míst obce a její vzdálenosti od nejbližší dálnice. Při zohlednění okolností popsaných v této kapitole (viz rozdíly v počítání ekonomicky aktivních nebo územní změny obcí mezi jednotlivými sčítáními) je možné mezi těmito lety provést srovnání, ve kterém chci v následující kapitole zobrazit pomocí map změny počtu pracovních příležitostí v obcích mnou vymezeného pražského metropolitního regionu. Na úrovni ZSJ dostupnost dat neumožňuje mezileté srovnání, pouze interpretaci lokalizace práce v roce 2011. Pro tento rok bude zjišťována případná souvislost mezi trasami metra a počtem pracovních příležitostí v ZSJ v administrativním území Hlavního města Prahy. Tento jev bude v následující kapitole analyzován i pomocí mapy, čímž reflektuji odkaz mapovacích technik Chicagské školy diskutované v teoretické části práce.

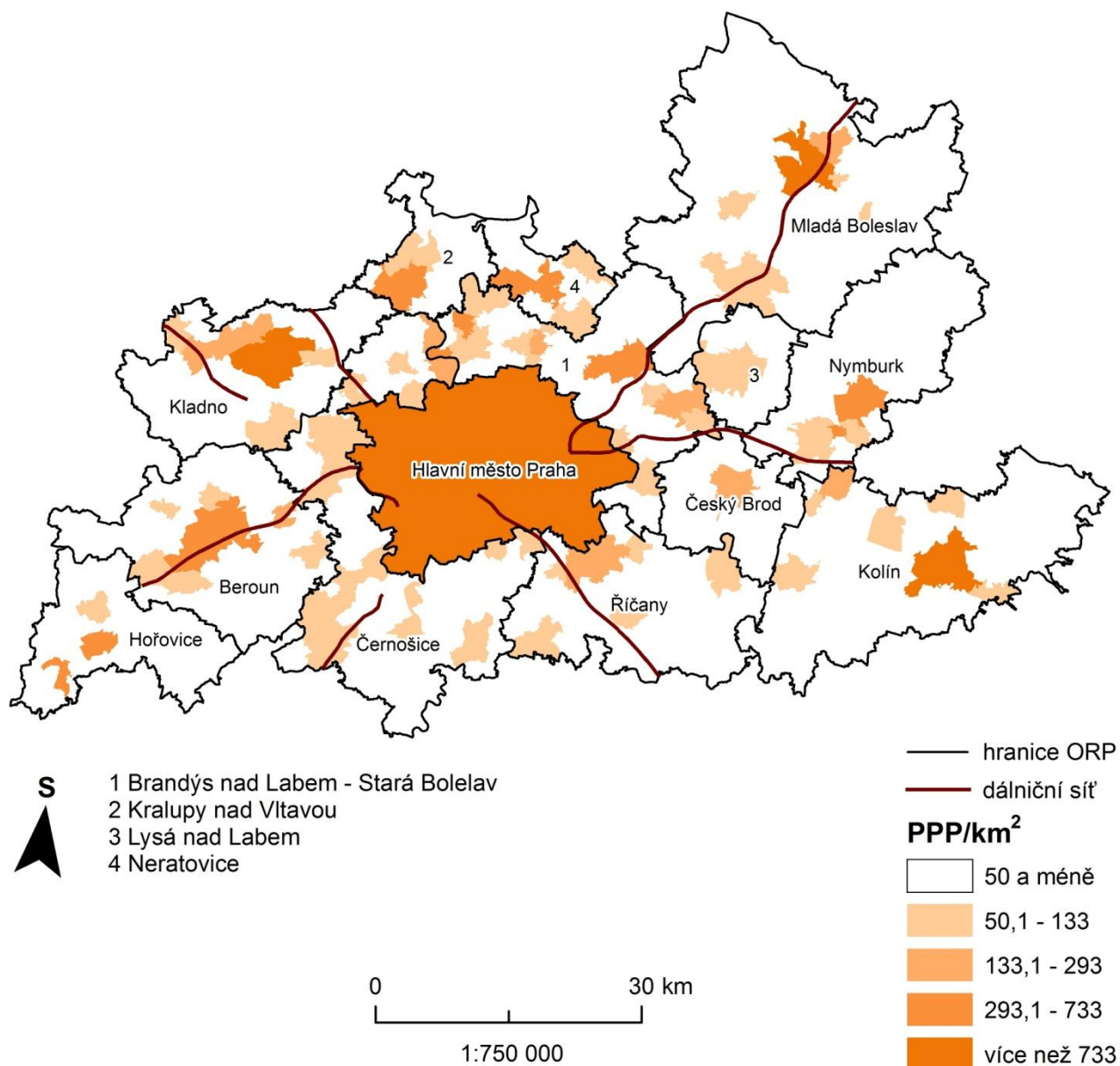
4. Proměny lokalizace práce

Analýza proměn lokalizace práce v pražském metropolitním regionu bude rozdělena do dvou hlavních částí podle řádovostní úrovně, na které analýza proběhne. Nejprve budu proměny lokalizace práce analyzovat na úrovni obcí v pražském metropolitním regionu, který byl vymezen v předchozí kapitole. Analýza bude obsahovat i výzkum souvislostí mezi počtem pracovních míst v obci a vzdáleností od nejbližší dálnice. V druhé části bude počet pracovních příležitostí analyzován na úrovni základních sídelních jednotek s použitím dat ze sčítání lidu z roku 2011 se zaměřením na zjištění souvislosti mezi lokalizací pracovních míst a přítomností stanic metra.

4.1 Lokalizace práce na úrovni obcí

V roce 1991 bylo v mnou vymezeném pražském metropolitním regionu zaznamenáno celkem 1 005 788 pracovních příležitostí. Z tohoto počtu se 706 989 pracovních příležitostí nacházelo v obci Hlavní město Praha, tedy centru metropolitního regionu. Podíl 70,3 % na celkovém počtu pracovních příležitostí ukazuje na silnou dominanci centra metropolitního regionu a na pouze omezenou roli zázemí. Takto vysoký podíl mimo jiné souvisí s vlivem předchozího socialistického zřízení, které značně omezilo tvorbu pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu související s neproběhnutím procesu komerční suburbanizace. Potvrdilo se tedy, že data z roku 1991 vykazují lokalizaci pracovních příležitostí odpovídající předešlému socialistickému uspořádání společnosti, jak bylo naznačeno v 2. kapitole. Na obr. č. 2 je znázorněna mapa územní koncentrace pracovních příležitostí. Na mapě si můžeme všimnout velkého množství obcí i v blízkosti centra metropolitního regionu, kde nedochází k výraznější koncentraci pracovních příležitostí, což naznačuje, že proces komerční suburbanizace v pražském metropolitním regionu v tomto období nebyl rozvinut. Nejvíce pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu koncentrovaly v roce 1991 obce Kladno (41 874 pracovních příležitostí), Mladá Boleslav (29 019 pracovních příležitostí) a Kolín (25 626 pracovních příležitostí) a tedy městská centra nižšího řádu. Syntetická tabulka s největšími centry práce v zázemí pražského metropolitního regionu je uvedena v příloze č. 2. Dominance těchto měst v rámci zázemí je výrazná, prvních pět center vytváří 121 117 pracovních příležitostí z celkového počtu 298 799

pracovních příležitostí v rámci zázemí pražského metropolitního regionu. Vysoký počet pracovních příležitostí, především ve výše vyjmenovaných městech, dokládá pravdivost teorie o přednostním rozvoji středně velkých měst s důrazem na těžký průmysl v období socialismu diskutované ve 2. kapitole předložené bakalářské práce.



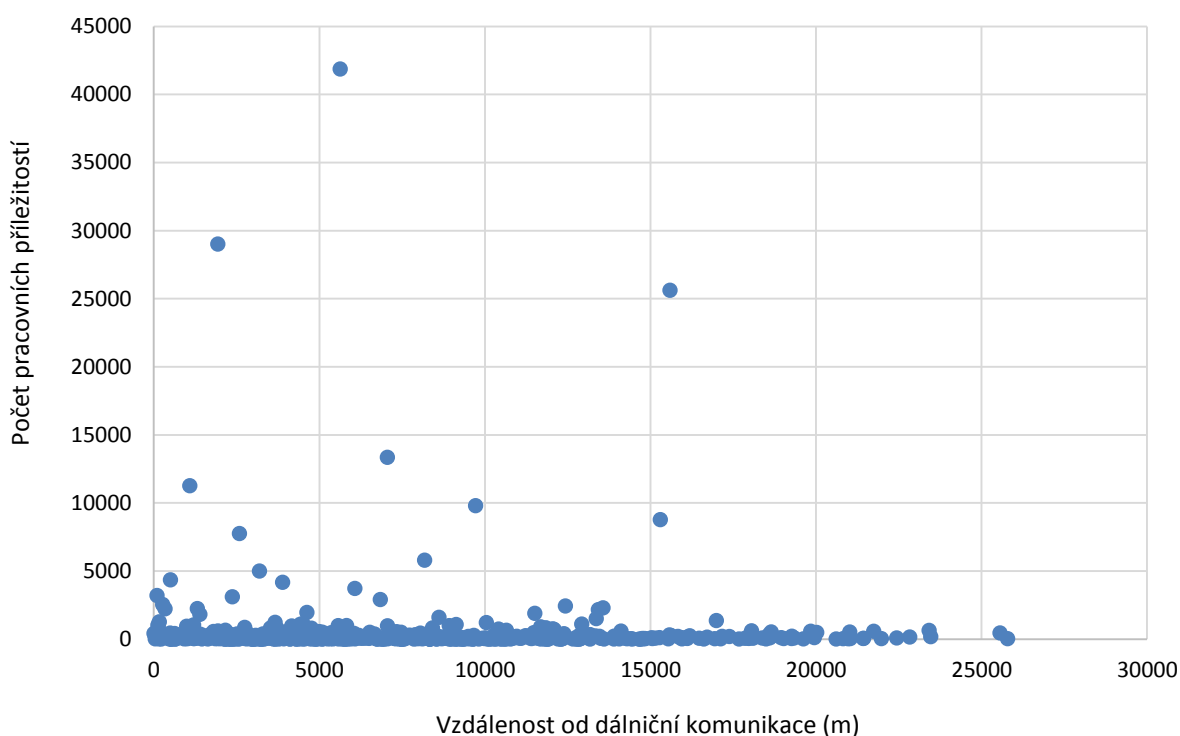
Obr. č. 2 Územní koncentrace pracovních příležitostí v obcích v roce 1991

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 1991

Poznámka: PPP=počet pracovních příležitostí; ORP=obec z rozšířenou působností

Pro data z roku 1991 jsem také zjišťoval, zda je možné zjistit souvislost mezi počtem pracovních příležitostí obce a její vzdáleností od nejbližší dálnice. Stav dálniční sítě v roce 1991 je znázorněn na obr. č. 2. Na základě promítnutí dat do xy bodového grafu a výpočtu

Pearsonova koeficientu korelace usuzují, že mezi počtem pracovních míst a vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace není výrazná souvislost (viz graf č. 1). Hodnota Pearsonova koeficientu vyšla pro tento výpočet -0,022, což ukazuje na neexistenci souvislosti. Předchozí výpočet také potvrzuje velmi nízký koeficient determinace při výpočtu regresního modelu (méně než 0,000 pro lineární model a 0,009 pro nejlépe vyhovující nelineární model, který je založen na výpočtu přirozených logaritmů). Podle mého názoru je neexistence souvislosti způsobena dvěma hlavními faktory. Jedná se o v roce 1991 nedostatečně rozvinutou dálniční síť a dosud neodstartovaný proces komerční suburbanizace, který by znamenal výraznější zvýšení počtu pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu. Tyto faktory jsou poměrně dobře viditelné i na obr. č. 2, kde především v severní části regionu chybí dálniční komunikace, i přesto že se zde vyskytují výrazná centra práce. Vzájemně jsou však propojeny silniční sítí nižšího řádu (silnice 1 třídy).

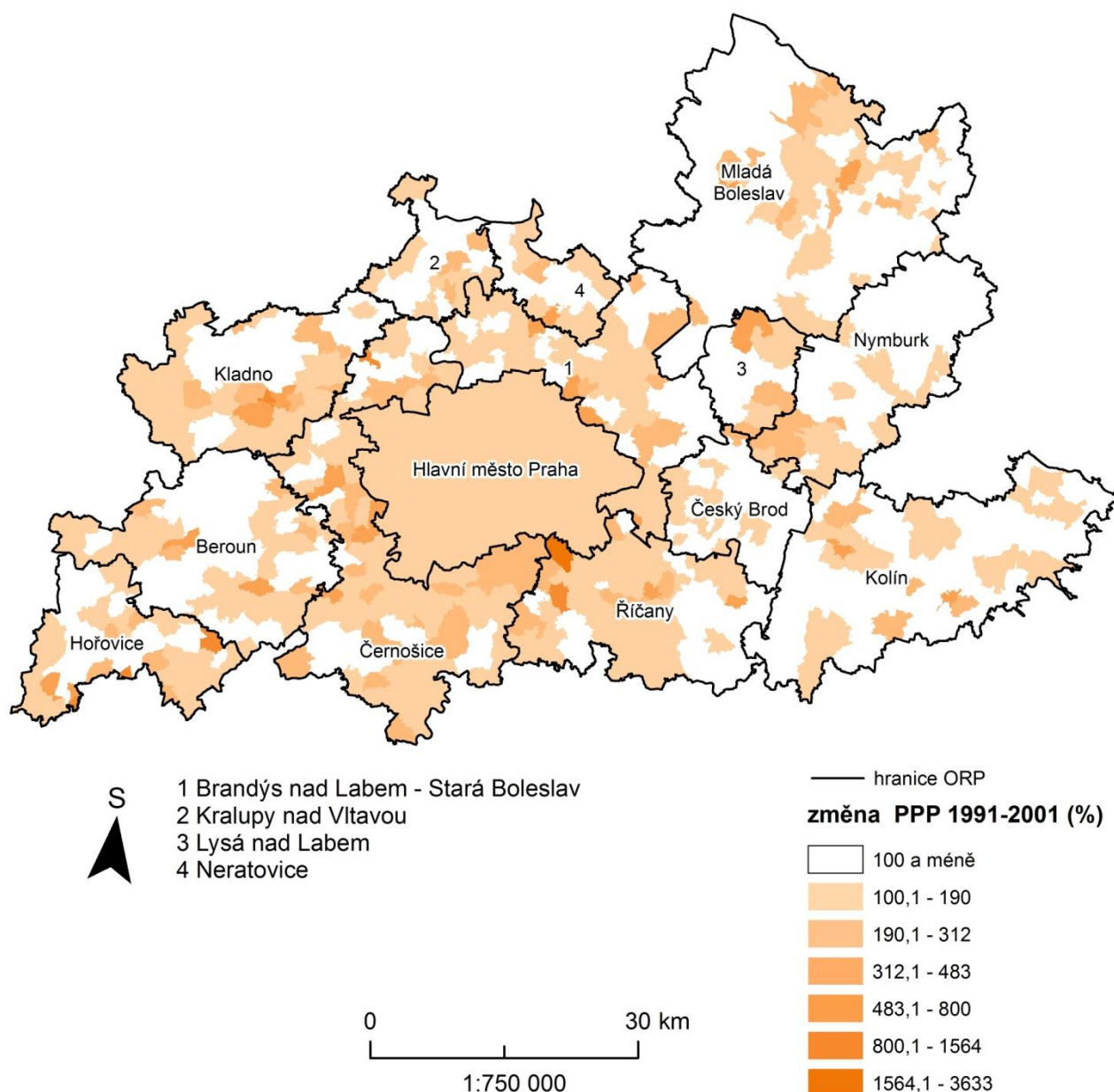


Graf č. 1 Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace a počtem pracovních příležitostí v roce 1991

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 1991

V roce 2001 jsem v pražském metropolitním regionu zaznamenal celkově 1 028 511 pracovních příležitostí. Proti minulému sčítání vzrostl počet pracovních příležitostí o 22 723.

V centru pražského metropolitního regionu bylo v roce 2001 lokalizováno 734 724 pracovních příležitostí, tedy 72,9 % z celkového počtu. Dominance centra nad zázemím se tedy v tomto období proti roku 1991 zvýšila. V centru metropolitního regionu vzrostl počet pracovních příležitostí proti minulému období o 27 735, zatímco v zázemí klesl o 5012. Z hlediska duality centra a zázemí v období 1991 až 2001 došlo k výraznému nárůstu počtu pracovních příležitostí v centru metropolitního regionu a k mírnému poklesu v zázemí. Relativní změny počtu pracovních příležitostí v jednotlivých obcích pražského metropolitního regionu v období od roku 1991 do 2001 ukazuje obr. č. 3. Nárůst počtu pracovních příležitostí v centru lze vysvětlit procesem komercializace centra popsaným ve 2. kapitole předložené práce. Do jisté míry překvapujícím výsledkem je pokles počtu pracovních příležitostí v zázemí metropolitního regionu. Pokles je dán výrazným snížením počtu pracovních příležitostí ve městech, kde došlo ke zrušení neefektivní průmyslové výroby ze socialistického období. Např. v Kladně se počet pracovních příležitostí snížil o 10 193, v Kolíně o 5 644 a v Nymburce o 3 871. Pokles také dokumentuje tabulka největších center práce v roce 2001 uvedená v příloze č. 3. Pokles počtu pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu výrazně souvisí s vymezením pražského metropolitního regionu, které je diskutováno ve 3. kapitole. Výše vypočítaný pokles ukazuje na ne zcela výhodně provedené vymezení metropolitního regionu. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že vymezení proběhlo na základě dat z roku 2011 a pro tento rok již dochází k výraznému zvýšení pracovních příležitostí ve všech částech vymezeného metropolitního regionu, jak je uvedeno níže v této kapitole. Na obr. č. 3 můžeme zaznamenat počátky komerční suburbanizace, kdy počet pracovních příležitostí roste především v obcích nejbližší centru, tedy v okresech Praha – východ a Praha – západ. To dokazuje i obrovský relativní nárůst počtu pracovních příležitostí v obcích lokalizovaných v těchto okresech (viz např. Nupaky nárůst o 3 633 % a Čestlice o 1 564 %). Dynamika procesu suburbanizace však není dostačující, aby vyrovnala velké poklesy ve středně velkých městech, viz výše. Důležitým faktorem je malá velikost většiny obcí v nejbližším okolí Prahy, ve kterých dochází k nejvyššímu relativnímu nárůstu. Díky malé počáteční velikosti jsou absolutní přírůstky v počtu pracovních příležitostí také relativně malé, a proto nemají tak výrazný vliv na absolutní čísla, podle kterých bychom mohli mylně usuzovat, že ke komerční suburbanizaci vůbec nedochází. Avšak vysoký relativní přírůstek počtu pracovních míst v obcích v nejbližším okolí Prahy jasně ukazuje na probíhající komerční suburbanizaci (viz obrázek č. 3).



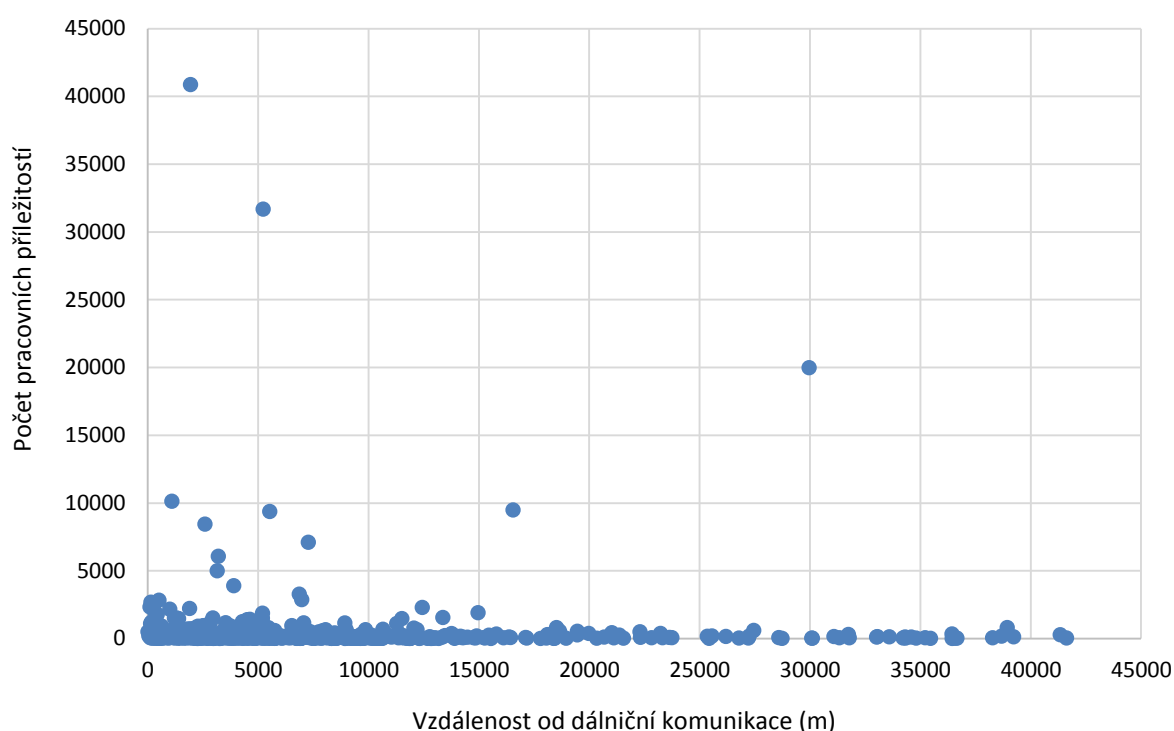
Obr. č. 3 Změna v počtu pracovních příležitostí v obcích v období 1991 až 2001

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 1991 a 2001

Poznámka: PPP=počet pracovních příležitostí; ORP=obec z rozšířenou působností

Stejně jako pro data z roku 1991 jsem i pro rok 2001 zjišťoval případné souvislosti mezi počtem pracovních příležitostí obce a vzdáleností od nejbližší dálnice. Hodnota Pearsonova koeficientu pro data z roku 2001 je -0,025, což ukazuje na neexistenci souvislosti mezi počtem pracovních míst a vzdáleností od dálnice. Závislost vylučuje i promítnutí dat do xy bodového grafu, kde jsou jednotlivé body rozptýleny bez viditelné závislosti (viz graf č. 2). Na neexistenci souvislosti ukazuje také nízký koeficient determinace při výpočtu regresního

modelu (0,001 při použití lineárního modelu a 0,04 při použití nejlépe vyhovujícího typu nelineárního modelu založeném na přirozeném logaritmu). Vypočítané koeficienty pro rok 2001 jsou vyšší než koeficienty pro rok 1991 (viz výše), stále však jejich výše ukazuje na neexistenci souvislosti, což částečně dokládá i obrázek č. 4, kde je zobrazena dálniční síť v souvislosti s územní koncentrací pracovních příležitostí pro rok 2001. Proti obr. č. 2 si můžeme všimnout mnohem rozvinutější dálniční sítě a vyšší koncentraci pracovních příležitostí v obcích v nejbližším okolí Prahy. V souladu s neprokázáním závislosti můžeme na obrázku vidět několik míst, kde se pracovní příležitosti nekonzentrují v blízkosti dálnic (Kolín, některé oblasti Černošic, Neratovice, aj.).

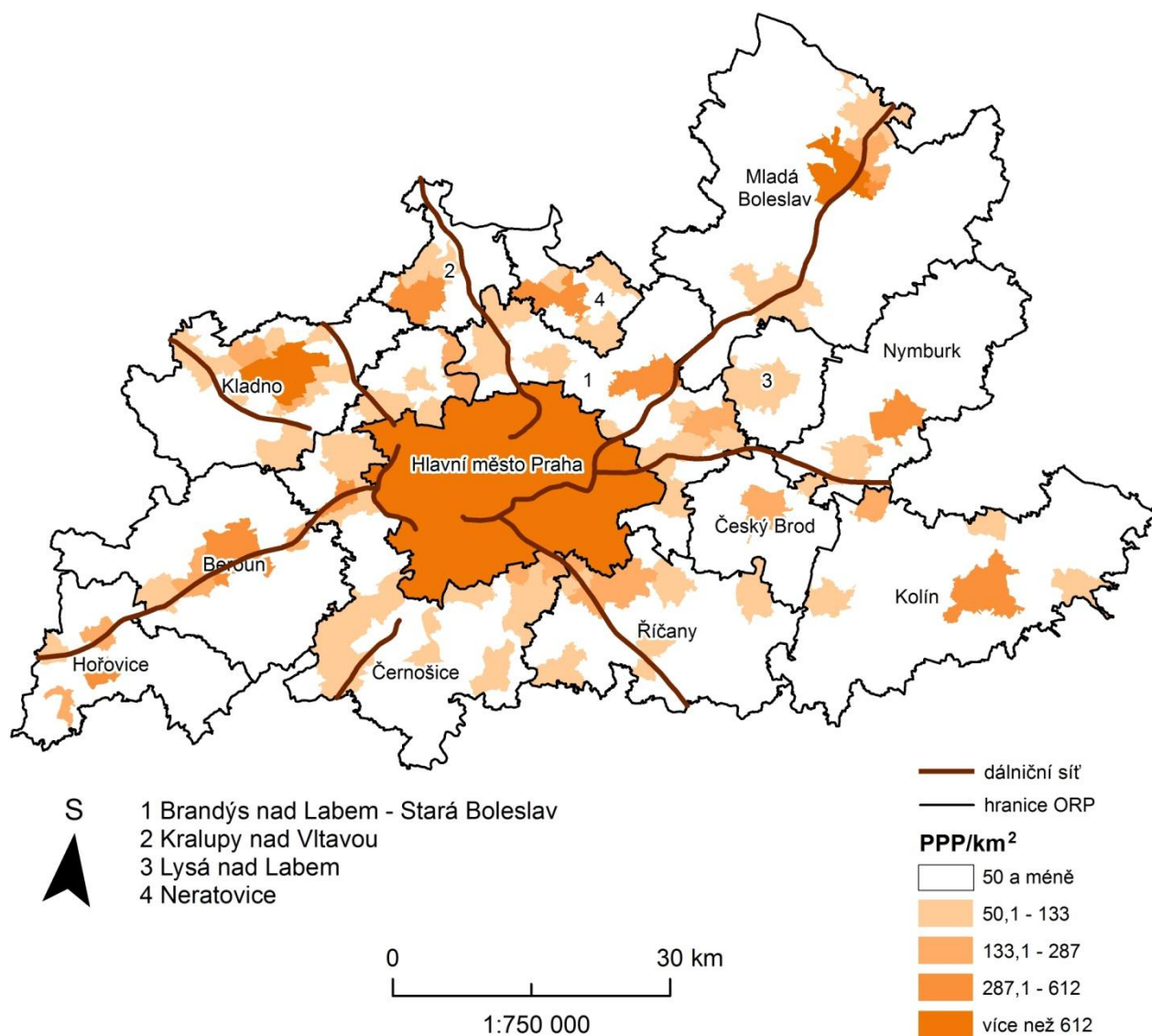


Graf č. 2 Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace a počtem pracovních příležitostí v roce 2001

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2001

V roce 2011 bylo v pražském metropolitním regionu zjištěno celkem 1 056 450 pracovních příležitostí. Z toho bylo v centru pražského metropolitního regionu zjištěno 724 404 pracovních příležitostí, Praha se tedy podílela na celkovém počtu pracovních příležitostí 68,6 %. Proti předchozím sčítáním došlo tedy k snížení dominance Prahy vůči jejímu zázemí. Podle výsledků tohoto sčítání došlo v Praze k poklesu počtu pracovních míst proti roku 2001 o 10 320. Výsledek, kdy nedochází k výraznému nárůstu počtu pracovních příležitostí,

naznačuje, že v tomto období byl zastaven proces komercializace centra popsaný ve 2. kapitole, tedy že možnosti pro novou komerční výstavbu v centru Prahy jsou již ze značné části vyčerpány. Domnívám se však, že je tento výsledek do značné míry zkreslen problémy s velkým podílem nezjištěných dat a ve skutečnosti došlo k alespoň mírnému nárůstu počtu pracovních příležitostí v Praze, a to vzhledem k problematické validitě dat ze sčítání 2011, která je diskutována v kapitole 3.



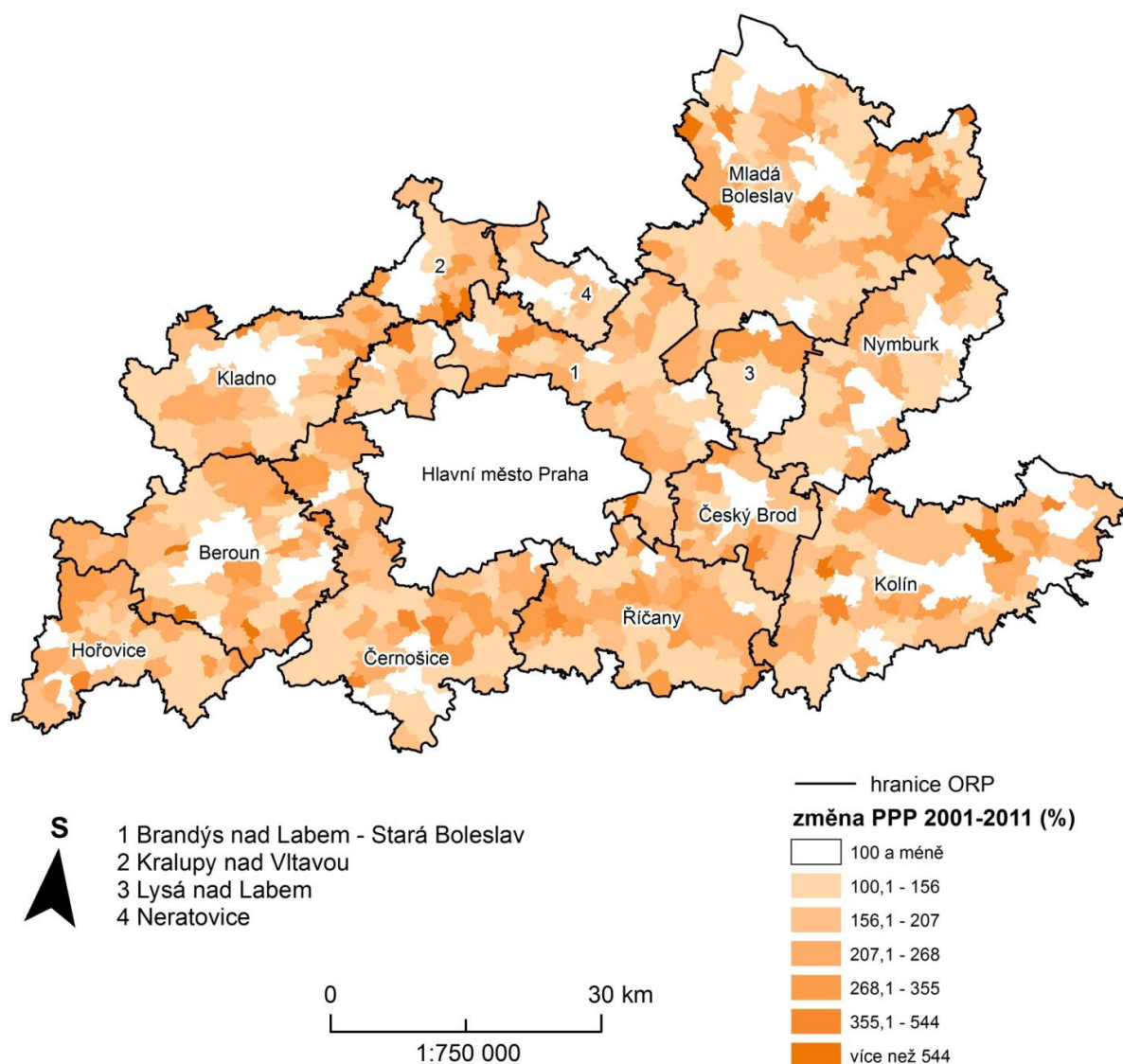
Obr. č. 4 Územní koncentrace pracovních příležitostí v obcích v roce 2001

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2001

Poznámka: PPP=počet pracovních příležitostí; ORP=obec z rozšířenou působností

Proti vývoji v hlavním městě Praze, v zázemí pražského metropolitního regionu došlo proti roku 2001 ke zvýšení počtu pracovních příležitostí o 38 259, tedy o 13 %, což je poměrně vysoké číslo a ukazuje na zvyšující se dynamiku komerční suburbanizace.

Z hlediska duality jádra a zázemí tedy v tomto období jasně dominuje růst počtu pracovních příležitostí v zázemí. Rozložení nárůstu respektive poklesu počtu pracovních příležitostí oproti roku 2001 mezi jednotlivé obce ukazuje obr. č. 5.



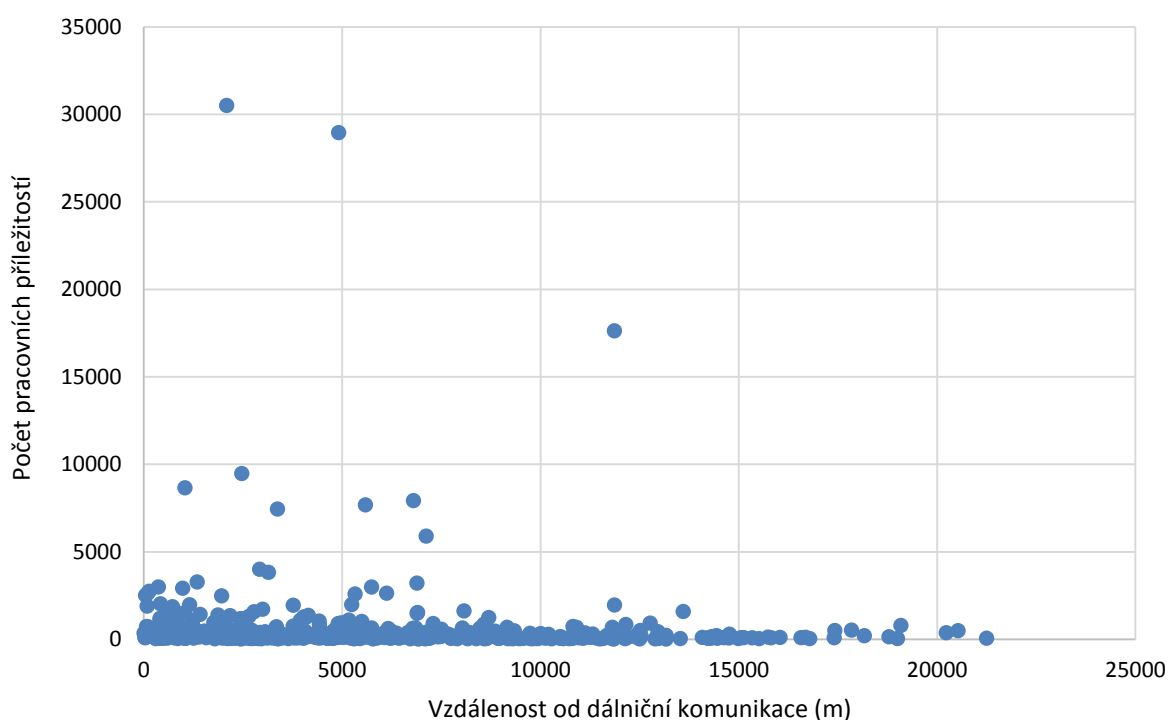
Obr. č. 5 Změna v počtu pracovních příležitostí v obcích v období 2001–2011

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2001 a 2011

Poznámka: PPP=počet pracovních příležitostí; ORP=obec z rozšířenou působností

Proti roku 2001 (obr. č. 3) je zde patrný velký rozdíl v počtu obcí s nárůstem pracovních příležitostí. V období od 2001 do 2011 došlo ve většině obcí ke zvýšení počtu pracovních

příležitostí, zatímco v předešlé dekádě (1991–2001) došlo v mnoha obcích k úbytku počtu pracovních příležitostí. Na obr. č. 5 je zcela zřejmý vliv komerční suburbanizace v zázemí pražského metropolitního regionu, díky které dochází k výraznému nárůstu počtu pracovních příležitostí. Největší relativní nárůst jsem zaznamenal v obci Květnice (1 207 %) v okrese Praha – východ. Největšími centry práce v zázemí pražského metropolitního regionu byly v roce 2011 Mladá Boleslav (30 396 pracovních příležitostí), Kladno (28 725 pracovních příležitostí) a Kolín (17 625 pracovních příležitostí). Kompletní tabulka s největšími centry práce je uvedena v příloze č. 4. Ve většině případů došlo v těchto obcích na základě získaných dat k poklesu počtu pracovních příležitostí, v Mladé Boleslavi dokonce o 10 474 pracovních příležitostí. Podle mého názoru je však pokles do značné míry zkreslen výrazným počtem nezjištěných údajů o pracovní vyjíždce ve sčítání z roku 2011 a ve skutečnosti je pracovních míst v těchto obcích více.



Graf č. 3 Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace a počtem pracovních příležitostí v roce 2011

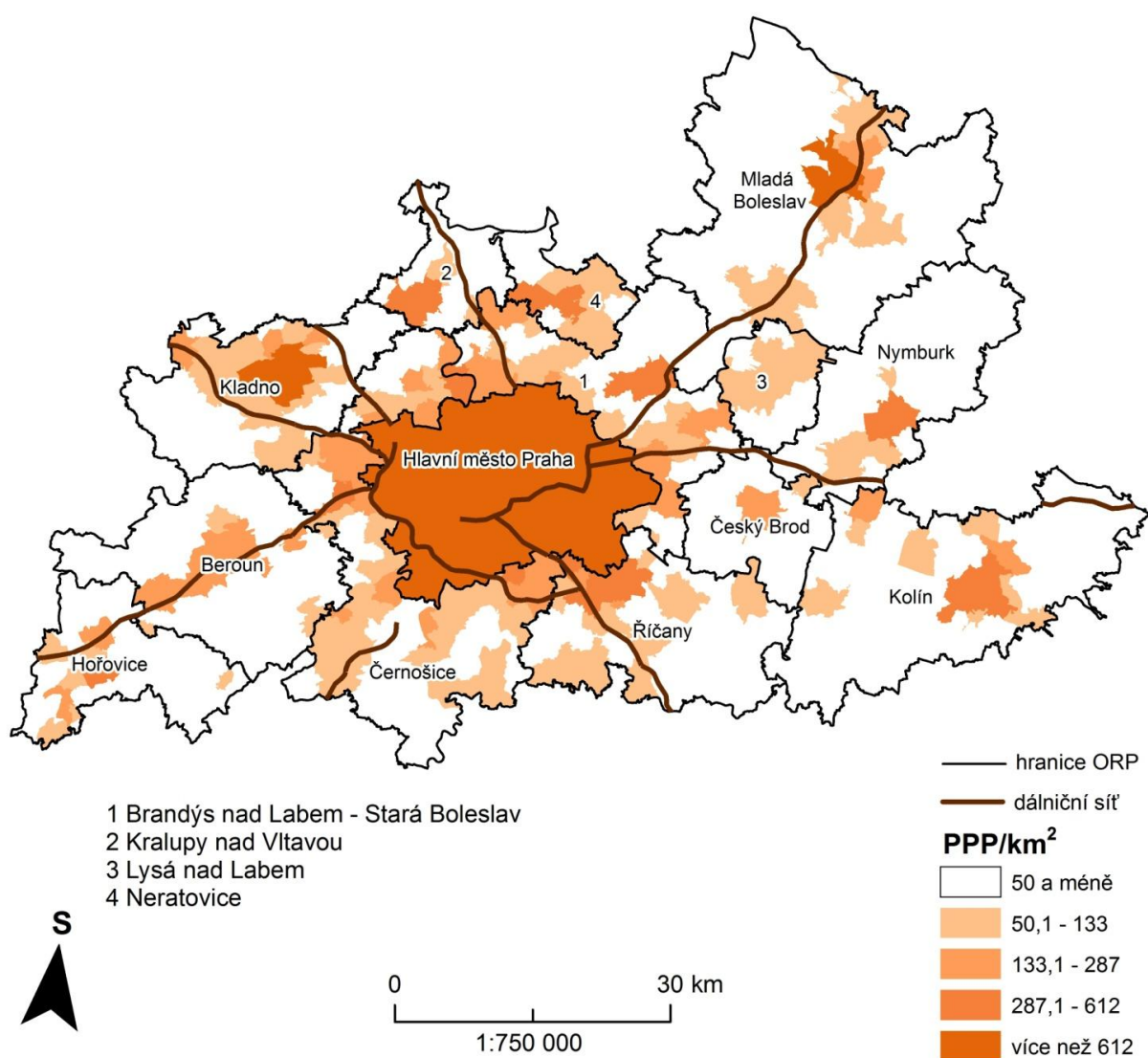
Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011

Při zjišťování souvislosti mezi vzdáleností od dálniční komunikace a počtem pracovních příležitostí obce v roce 2011 byla mezi těmito proměnnými opět naměřena nízká hodnota Pearsonova koeficientu korelace, a to -0,069. Avšak při promítnutí hodnot do xy

bodového grafu si lze všimnout velmi slabé negativní souvislosti mezi proměnnými (viz graf č. 3). Pro rok 2011 byl zaznamenán koeficient determinace při výpočtu regresního modelu rovný 0,005 při použití lineárního modelu a 0,061 při použití nejvhodnějšího nelineárního modelu, který je založen na přirozeném logaritmu. Koeficienty pro rok 2011 jsou vyšší než ty vypočítané pro rok 2001, ukazují na možnou existenci slabého nelineárního negativního vztahu mezi proměnnými. Tento vztah lze popsat rovnicí:

$$\ln y = \ln 1832,025 + ((-0,265) * \ln x)$$

kde y je počet pracovních příležitostí a x je vzdálenost od nejbližší dálniční komunikace.



Obr. č. 6 Územní koncentrace pracovních příležitostí v obcích v roce 2011

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011

Poznámka: PPP=počet pracovních příležitostí; ORP=obec z rozšířenou působností

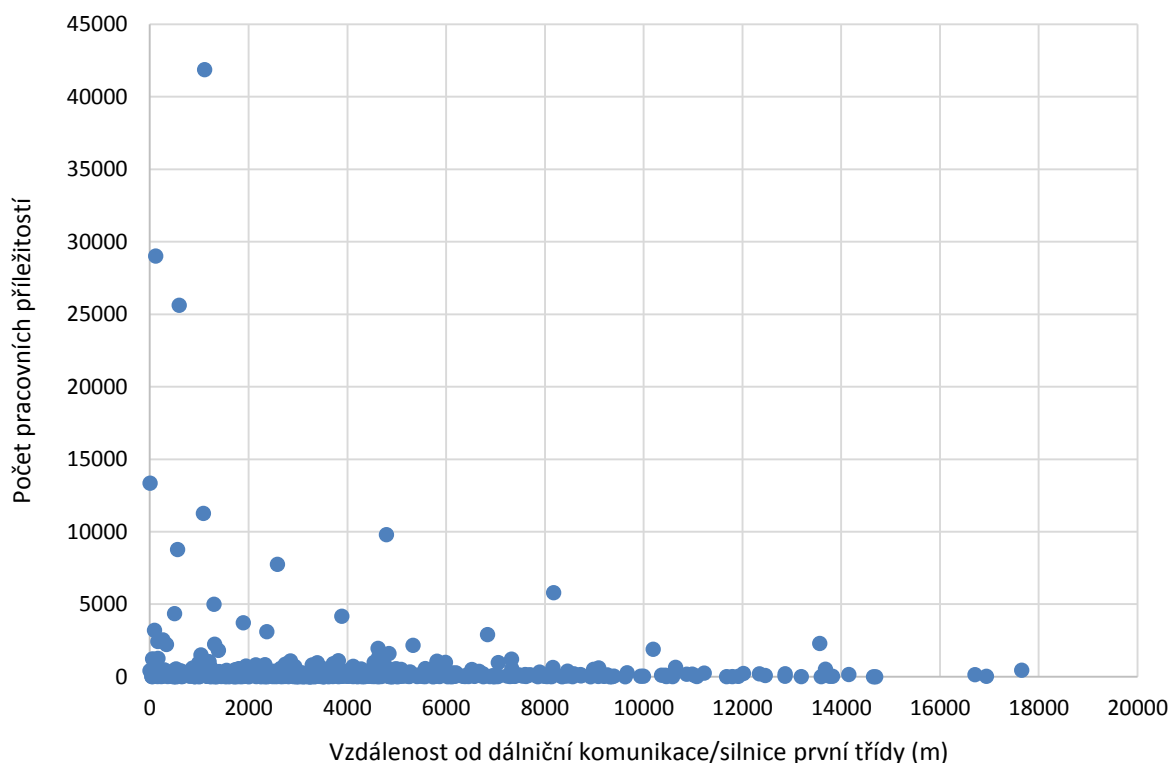
Na obr. č. 6 je zobrazena dálniční síť v souvislosti s územní koncentrací pracovních příležitostí pro rok 2011. Je zde možné vidět vysokou koncentraci pracovních příležitostí v nejbližším okolí centra metropolitního regionu. Tato koncentrace je mnohem vyšší než v předchozích obdobích a ukazuje na vyšší dynamiku procesu komerční suburbanizace.

Vzhledem k výsledku analýzy souvislosti mezi počtem pracovních příležitostí a vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace, kdy jsem v ani jednom zkoumaném období nezjistil významnou souvislost mezi těmito proměnnými, (pouze velmi slabou souvislost v roce 2011) rozhodl jsem se analyzovat, zda by nebyla nalezena souvislost v případě zařazení silnic první třídy do nezávisle proměnné spolu s dálničními komunikacemi. Silnice první třídy do analýzy zařazuji z důvodu nedostatečně rozvinuté dálniční sítě v pražském metropolitním regionu, což je dle mého názoru jeden z možných důvodů pro nenalezení souvislosti mezi počtem pracovních příležitostí a vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace. Silnice první třídy díky nedostatečně rozvinuté dálniční síti přebírají jejich funkci, a proto očekávám koncentraci pracovních příležitostí v okolí silnic první třídy především v místech, kde chybí dálniční komunikace. Následovat tedy bude část kapitoly, ve které budu pro data z let 1991, 2001 a 2011 zjišťovat souvislost mezi počtem pracovních příležitostí a vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy.

Pro rok 1991 jsem v analýze souvislosti počtu pracovních příležitostí a vzdálenosti od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy zjistil hodnotu Pearsonova korelačního koeficientu -0,078, což je nízká hodnota, ukazující na neexistenci souvislosti. Z xy bodového grafu (viz graf č. 4) ale lze vyčíst velmi slabou negativní souvislost, která není lineární. Vypočítáním regresního modelu zjišťujeme, že při použití lineárního modelu získáme koeficient determinace rovný 0,01, zatímco při použití nelineárního modelu založeného na výpočtu přirozeného logaritmu je koeficient determinace roven 0,035. Výsledná regresní rovnice má tvar:

$$\ln y = \ln 633,735 + (\ln x(* - 0,236))$$

kde y je počet pracovních příležitostí a x je vzdálenost od nejbližší dálniční komunikace, příp. silnice první třídy.



Graf č. 4 Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy a počtem pracovních příležitostí v roce 1991

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 1991

Pro data z roku 2001 jsem při analyzování souvislosti počtu pracovních míst a vzdálenosti od nejbližší dálniční komunikace, příp. silnice první třídy vypočítal Pearsonův koeficient korelace rovný -0,109, což je hodnota vyšší než u čtyř předchozích analýz. V xy bodovém grafu (viz graf č. 5) je patrná slabá závislost mezi proměnnými. Při výpočtu regresního modelu nejvyššího koeficientu determinace lze dosáhnout použitím nelineárního modelu založeného na přirozeném logaritmu, a to 0,066 (v případě použití lineárního modelu 0,012). Výsledná regresní rovnice má tvar:

$$\ln y = \ln 1214,228 + (\ln x * (-0,303))$$

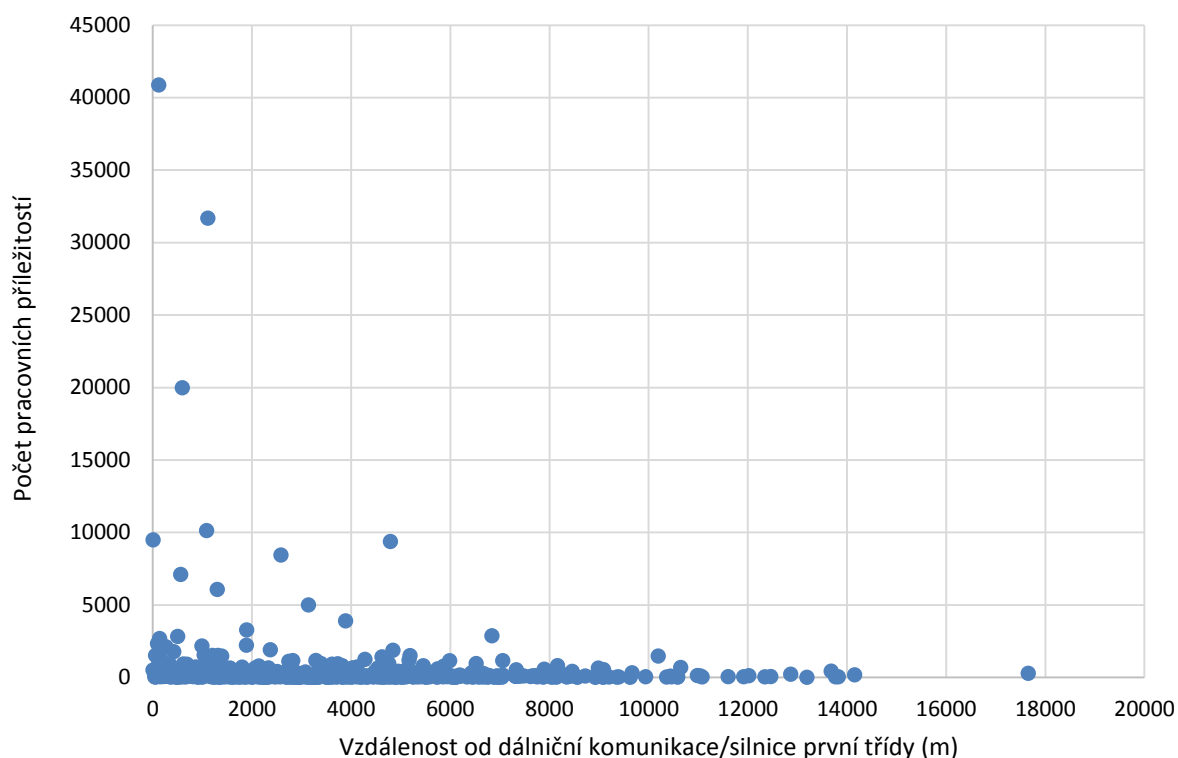
kde y je počet pracovních příležitostí a x je vzdálenost od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy.

V roce 2011 jsem při hodnocení souvislosti mezi dvěma výše uvedenými proměnnými vypočítal Pearsonův koeficient korelace rovný -0,130. Hodnota Pearsonova koeficientu korelace je tedy vyšší než u předchozích analýz. Na základě xy bodového grafu (viz graf č. 6) a výše korelačního koeficientu lze usuzovat na existenci slabé negativní závislosti mezi proměnnými. Při použití lineárního regresního modelu získáme koeficient determinace 0,017

a při použití nelineárního modelu založeného na výpočtu přirozených logaritmů získáme koeficient determinace 0,07. Výsledná regresní rovnice má tvar:

$$\ln y = \ln 1686,704 + 1(\ln x * (-0,274))$$

kde y je počet pracovních příležitostí a x je vzdálenost od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy.

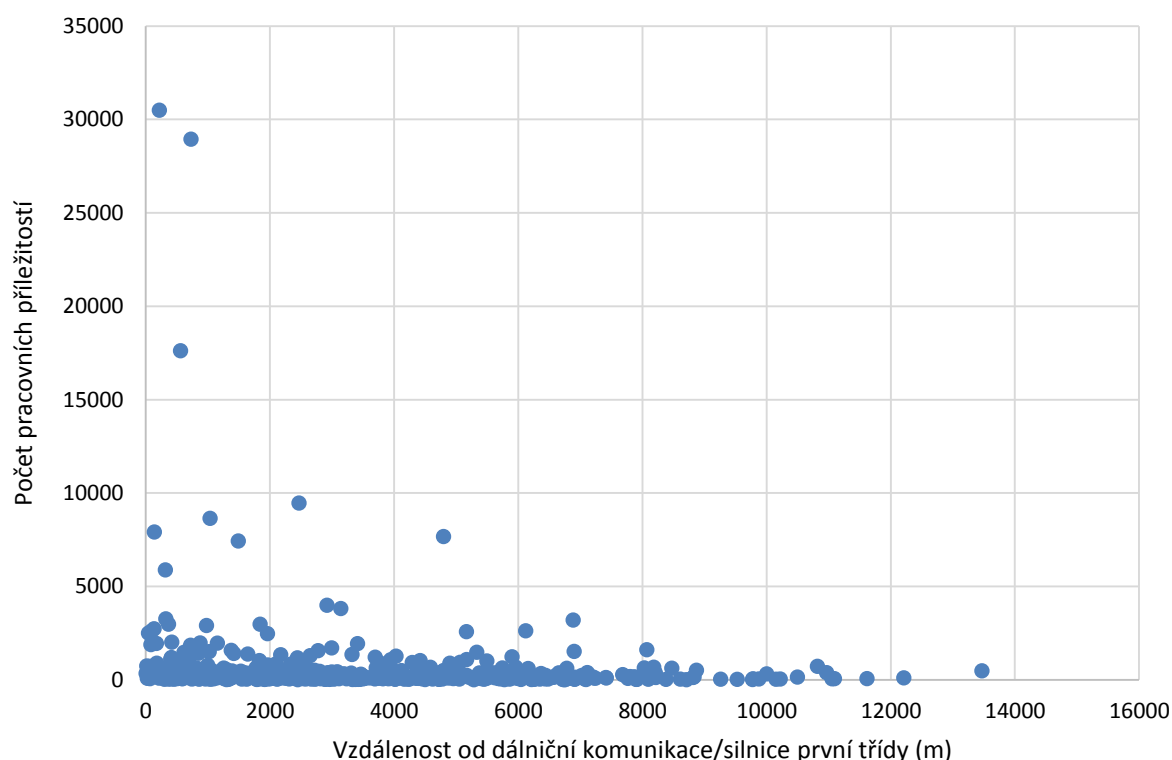


Graf č. 5 Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy a počtem pracovních příležitostí v roce 2001

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2001

Po zahrnutí silnic první třídy do analýzy je souvislost mezi počtem pracovních příležitostí a vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice třetí třídy významnější než v případě zahrnutí dálničních komunikací bez silnic první třídy, což potvrzuje přetrvávající roli silnic první třídy a nedostatek dálničních komunikací. Stále se však jedná o velmi slabou závislost s nízkými koeficienty determinace. Podle mého názoru největší problém při počítání této závislosti vytváří velký počet malých obcí s malým počtem pracovních příležitostí. Zatímco většina obcí s vyšším počtem pracovních příležitostí se nachází do 7 km od nejbližší významné dopravní komunikace, je zde velké množství obcí s malým počtem pracovních příležitostí, které se nacházejí v různých vzdálenostech od nejbližší významné dopravní

komunikace, a které do značné míry ovlivňují výši vypočítané analýzy a ztěžují nalezení závislosti.



Graf č. 6 Výpočet souvislosti mezi vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nebo silnice první třídy a počtem pracovních příležitostí v roce 2011

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011

4.2 Lokalizace práce na úrovni ZSJ

Analýza lokalizace práce na řádovostní úrovni ZSJ umožňuje podrobnější členění území uvnitř administrativních hranic Prahy a analýzu vlivu lokalizace stanic metra na lokalizaci práce. V souladu s předchozím výzkumem (viz Ouředníček, Sýkora 2007) je v rámci administrativních hranic Prahy vyčleněna vnitřní suburbánní zóna (viz příloha č. 5), ve které podle teoretické části diskutované ve 2. kapitole probíhá proces komerční suburbanizace, a která se nachází mimo kompaktní zástavbu hlavního města. Ve vnitřní suburbánní zóně bylo v roce 2011 zjištěno celkem 86 346 pracovních příležitostí. Podíl vnitřní suburbánní zóny na celkovém počtu pracovních příležitostí v Praze je téměř 12 %. Porovnáme-li počet pracovních příležitostí ve vnitřní suburbánní zóně s počtem pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu (332 046 pracovních příležitostí) zjišťujeme, že vzhledem k velikostní

převaze zázemí je počet pracovních příležitostí ve vnitřní suburbánní zóně relativně vysoký. Vysoký počet pracovních příležitostí vyjadřuje i vysoká hodnota územní koncentrace pracovních příležitostí pro celou vnitřní suburbánní zónu, která je rovna 322 pracovních příležitostí/km². Nejvyšší počet pracovních příležitostí ve vnitřním suburbu je koncentrováno v ZSJ Ruzyně – letiště, kde bylo v roce 2011 zjištěno 4453 pracovních příležitostí. Takto vysoký počet pracovních příležitostí v ZSJ Ruzyně - letiště potvrzuje důležitost blízkosti letiště při vytváření nových pracovních příležitostí v rámci komerční suburbanizace diskutované ve 2. kapitole. Kompletní seznam ZSJ, ve kterých se koncentruje nejvíce pracovních příležitostí v rámci vnitřní suburbánní zóny je uveden v tab. č. 4. V tabulce si můžeme povšimnout, že některé z těchto ZSJ se nachází v blízkosti stanic metra (viz např. Chvaly, Zličín – střed) nebo v blízkosti dálničních komunikací (viz např. Uhřetěves nebo Žabovřesky). V samotném vnitřním městě se v roce 2011 koncentruje 600 067 pracovních příležitostí, což je proti zázemí metropolitního regionu i s vnitřní suburbánní zónou obrovské množství pracovních příležitostí na relativně malé ploše. Zde bych chtěl poznamenat, že součet pracovních příležitostí vnitřního města a vnitřní suburbánní zóny se nerovná počtu pracovních příležitostí Hlavního města Prahy vypočítaného v předchozí podkapitole na základě dat získaných na řádovostní úrovni obcí, ale je menší. Tato nepřesnost je způsobena problémem vyššího počtu nezjištěných údajů ve sčítání v roce 2011 na úrovni ZSJ (48 %), než na úrovni obcí (35 %) a to vzhledem k faktu, že mnoho obyvatel vyplnilo formulář SLDB 2011 pouze částečně a neuvedli přesnou adresu svého pracoviště, ale pouze obec, v níž pracují. Ve vnitřním městě se nejvíce pracovních příležitostí v roce 2011 koncentrovalo v ZSJ Jindřišská obvod, Vodičkova (Městský úřad Prahy 1) a Baarova (BBC centrum). Kompletní seznam ZSJ s největším počtem pracovních příležitostí ve vnitřním městě je uveden v tab. č. 5. ZSJ uvedené v tab. č. 5 se často nacházejí v blízkosti stanic metra (viz např. Vodičkova – Můstek, Na Pankráci – Pankrác, Chodov – u dálnice – Chodov, Londýnská – I. P. Pavlova a Náměstí Míru). Velké množství těchto lokalit má na svém území významné obchodní centrum, které do značné míry ovlivňuje vysoký počet pracovních příležitostí (viz např. Petrský obvod: obchodní centrum Palladium, Chodov – u dálnice: obchodní centrum Chodov, Na Pankráci: obchodní centrum Arkády Pankrác, aj.).

Název ZSJ	Název katastrálního území	Počet pracovních příležitostí
Ruzyně - letiště	Ruzyně	4 453
Uhřetěves	Uhřetěves	2 861
Chvaly	Horní Počernice	2 785
Čimice - střed	Čimice	2 400
Újezd nad Lesy	Újezd nad Lesy	2 374
Radotín - střed	Radotín	2 136
Žabovřesky	Zbraslav	1 716
Zličín - střed	Zličín	1 682
Vinoř	Vinoř	1 650
Kazín	Lipenice	1 643

Tab. č. 4 ZSJ ve vnitřní suburbánní zóně s největším množstvím pracovních příležitostí

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011

Název ZSJ	Název katastrálního území	Počet pracovních příležitostí
Jindřišská obvod	Nové Město - Praha 1	9 423
Vodičkova	Nové Město - Praha 1	8 100
Baarova	Michle - Praha 4	7 447
Karlín - západ	Karlín	7 329
Petrský obvod	Nové Město - Praha 1	7 098
Betlémský obvod	Staré Město	5 538
Albertov	Nové Město - Praha 2	4 421
Londýnská	Vinohrady - Praha 2	4 357
Chodov - u dálnice	Chodov	4 353
Na Pankráci	Nusle - Praha 4	4 331

Tab. č. 5 ZSJ ve vnitřním městě s největším množstvím pracovních příležitostí

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011

Vzhledem k dílčímu cíli práce zjistit, zda se pracovní příležitosti koncentrují v okolí zastávek metra, jsou trasy a zastávky metra zobrazeny v mapě v příloze č. 6. Na mapě není zobrazena koncentrace pracovních příležitostí v ZSJ s 50 a méně obyvateli. ZSJ s 50 a méně obyvateli byly vyřazeny z důvodu využití relativního ukazatele koncentrace pracovních příležitostí, kde je počet pracovních příležitostí (PPP) relativizován počtem ekonomicky aktivních obyvatel (EA). Při zahrnutí ZSJ s malým počtem obyvatel by došlo ke zkreslení použitého ukazatele, který by i při malých počtech pracovních míst vykazoval vysoké hodnoty. Navíc se v Praze nachází několik ZSJ bez obyvatel, pro které je z matematických důvodů nemožné vypočítat výše zmíněný relativní ukazatel. Na mapě v příloze č. 5 si můžeme všimnout v rámci vnitřní

suburbánní zóny velké koncentrace pracovních příležitostí v oblasti Ruzyně (ZSJ Ruzyně – letiště vykazuje hodnotu 41,6 PPP/EA), kde se nachází mezinárodní letiště. Tato značná koncentrace pracovních příležitostí poskytuje další důkaz o důležitosti blízkosti letiště pro lokalizaci práce. Dalšími oblastmi vnitřní suburbánní zóny, kde se podle mapy více koncentrují pracovní příležitosti je jihozápadní část Prahy (viz např. katastrální území Lipenice, Lahovice), Uhřetěves, Čakovice a Zličín. V jihozápadní části Prahy a Čakovicích souvisí vyšší koncentrace pracovních příležitostí s výhodnou polohou v blízkosti dálniční komunikace. Na Zličíně se nachází konečná stanice metra a s ní související velké obchodní centrum. Čakovice se nacházejí v blízkosti konečné stanice metra Letňany. Ve vnitřním městě se nejvíce pracovních příležitostí koncentruje v historickém jádru. Z mapy je také patrná vyšší koncentrace pracovních příležitostí v blízkosti stanice metra. Často zvýšená koncentrace pracovních příležitostí poblíž stanic metra souvisí s výskytem obchodních center (viz např. Chodov, Letňany, Černý Most). Zvýšenou koncentraci pracovních příležitostí lze zaznamenat i v blízkosti nově vystavěného úseku metra A, především v oblasti konečné stanice Nemocnice Motol (ZSJ Motolská nemocnice vykazuje hodnotu 6,75 PPP/EA), což naznačuje reakci obchodníků na realizaci stavby rozšíření trasy linky metra A.

5. Závěr a diskuse

V předložené bakalářské práci jsem zkoumal proměny lokalizace práce v pražském metropolitním regionu na základě dat o pracovní dojíždě ze sčítání lidu, domů a bytů z let 1991, 2001 a 2011. V úvodu předložené práce byly stanoveny tři dílčí cíle práce, na které jsem hledal odpovědi v empirické části.

Prvním dílčím cílem předložené bakalářské práce je zkoumat vývoj lokalizace pracovních příležitostí z hlediska duality centrum-zázemí a vzájemně porovnat intenzity růstu, příp. poklesu počtu pracovních příležitostí v zázemí a centru metropolitního regionu.

Druhým dílčím cílem je zda, a do jaké míry, je lokalizace pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu ovlivněna blízkostí dálničních komunikací.

Třetím dílčím cílem je zda, a do jaké míry, je lokalizace pracovních příležitostí v Praze, tedy centru metropolitního regionu, ovlivněna blízkostí metra.

V praktické části jsem tedy zkoumal vývoj lokalizace práce z hlediska duality centra a zázemí, vliv blízkosti dálnic na počet pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu a vliv blízkosti metra na počet pracovních příležitostí v centru metropolitního regionu, tedy v Praze.

Při zkoumání vývoje lokalizace práce v pražském metropolitním regionu z hlediska duality centrum-zázemí byla v roce 1991 zjištěna vysoká koncentrace pracovních příležitostí v centru metropolitního regionu a malý počet pracovních příležitostí v zázemí. Procentuální podíly počtu pracovních příležitostí v zázemí a jádru metropolitního regionu pro jednotlivá období jsou uvedena v tab. č. 6.

Rok	Podíl PPP v jádru (%)	Podíl PPP v zázemí (%)
1991	70,3	29,7
2001	72,9	27,1
2011	68,6	31,4

Tab. č. 6 Vývoj podílu počtu pracovních příležitostí v zázemí a jádru pražského metropolitního regionu v období 1991 až 2011

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 1991, 2001 a 2011

Poznámka: PPP=počet pracovních příležitostí

Výsledky empirické části pro rok 1991 v souladu s teoretickou částí práce ukázaly výrazný vliv socialistického uspořádání společnosti na data z roku 1991 a s tím související neproběhnutí procesu komerční suburbanizace v zázemí pražského metropolitního regionu, což má za následek vysokou koncentraci pracovních příležitostí v jádru pražského metropolitního regionu (viz tab. č. 6). V roce 2001 byly výsledky, vzhledem k teoretické části a výsledkům předešlých prací (viz např. Ouředníček, Sýkora 2007), které předpokládají růst počtu pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu, mnohem překvapivější, neboť jsem zjistil pokles počtu pracovních příležitostí v zázemí metropolitního regionu o 5012 pracovních příležitostí, což se projevuje i v tab. č. 6 zvýšením podílu jádra pražského metropolitního regionu na celkovém počtu pracovních příležitostí. V souvislosti s tímto výsledkem je nutné diskutovat vhodnost vymezení pražského metropolitního regionu popsaného ve 3. kapitole. Široké vymezení metropolitního regionu a zařazení ORP s velkým množstvím obcí, kde došlo k poklesu počtu pracovních příležitostí jako je např. Mladá Boleslav nebo Kolín je jedním z hlavních důvodů proč v mém výzkumu došlo k poklesu počtu pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu. Ukazuje se tedy, že by bylo vhodnější při vymezování pražského metropolitního regionu zvolit užší vymezení, které nezahrnuje ORP způsobující pokles pracovních příležitostí. Širší vymezení jsem zvolil s ohledem na další dílčí cíl předložené práce, tedy zjistit zda má blízkost dálnic vliv na počet pracovních příležitostí v obcích, a proto jsem do metropolitního areálu zařadil ORP, kterými probíhá významná dálniční komunikace. Dále je nutné připomenout, že jsem při vymezování metropolitního areálu zohlednil pouze data o územní koncentraci pracovních příležitostí z roku 2011, ve kterém dochází v zázemí mnou vymezeného regionu k významnému nárůstu počtu pracovních příležitostí, což vedlo k širšímu vymezení pražského metropolitního regionu. Pro další výzkum proměn lokalizace práce je proto podle mého názoru vhodné při vymezování metropolitního areálu zohlednit i data ze starších sčítání. Druhým faktorem, který způsobil pokles pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu v roce 2001 je významný pokles počtu pracovních příležitostí ve středně velkých městech (viz např. Kladno, Kolín), kde došlo v transformačním období po roce 1989 k uzavření neefektivních, především průmyslových podniků. I přes uvedené snížení počtu pracovních příležitostí je v roce 2001 patrný vliv komerční suburbanizace, který je dokumentován na obr. č. 3 a způsobuje vysoký relativní vzrůst počtu pracovních příležitostí v obcích v nejbližším okolí Prahy. V centru metropolitního regionu jsem v roce 2001 zjistil výrazné

zvýšení počtu pracovních příležitostí, čímž jsem potvrdil průběh procesu komercializace centra, který je jedním z faktorů způsobujících zvýšení počtu pracovních příležitostí především v historickém jádru Prahy. V roce 2011 jsem zjistil výrazné zvýšení počtu pracovních příležitostí v zázemí pražského metropolitního regionu (viz zvýšení podílu v tab. č. 6), a to ve všech ORP zařazených do metropolitního regionu, což vypovídá o zvyšující se dynamice procesu komerční suburbanizace, který je jedním z hlavních důvodů pro zjištěné zvyšování počtu pracovních příležitostí. Naopak v centru metropolitního regionu, tedy v Praze, jsem zjistil pokles pracovních příležitostí, což je podle mého názoru překvapivý výsledek, na kterém se značně projevuje problematika validity dat ze sčítání z roku 2011, která je způsobena vysokým podílem nezjištěných údajů o pracovní dojíždě (35 %). Domnívám se proto, že počet pracovních příležitostí v Praze je díky tomuto faktoru značně podhodnocen a ve skutečnosti došlo alespoň k mírnému zvýšení počtu pracovních příležitostí. Celkově můžeme pro rok 2011 tvrdit, že v rámci zkoumaného období byl růst počtu pracovních příležitostí v zázemí poprvé významnější než v centru vymezeného metropolitního regionu.

Druhý dílčí cíl práce, tedy zjistit zda dochází ke koncentraci pracovních příležitostí v blízkosti dálničních komunikací, byl inspirován pracemi amerických autorů (viz např. Garreau 1991, Lang 2003), kteří často psali o vysoké koncentraci pracovních příležitostí v blízkosti dálničních komunikací v podmínkách USA. V podmínkách pražského metropolitního regionu jsem však žádnou významnou souvislost mezi počtem pracovních příležitostí a vzdáleností od nejbližší dálniční komunikace nezjistil, pouze velmi slabou souvislost pro rok 2011. Do jisté míry je tento výsledek způsoben nedostatečně rozvinutou sítí dálničních komunikací, a proto jsem se dále rozhodl do analýzy zařadit i silnice první třídy, které často plní funkci dálničních komunikací v místech kde chybí. Po zařazení silnic první třídy do analýzy byla souvislost průkaznější, což potvrzuje přetrvávající roli silnic první třídy, ale stále poměrně slabá. V analýze se ukázalo, že velký problém při počítání souvislosti mezi počtem pracovních příležitostí a vzdáleností od nejbližší významné dopravní komunikace tvoří velký počet malých obcí s velmi malým počtem pracovních příležitostí, které se nacházejí v různých vzdálenostech od těchto komunikací, což značně ovlivňuje výsledky. Naopak u větších obcí s větším počtem pracovních příležitostí lze ve většině případů předpokládat blízkost dálniční komunikace nebo silnice první třídy.

V poslední kapitole empirické části jsem zkoumal vliv blízkosti metra na počet pracovních příležitostí v jádru metropolitního areálu. Zde jsem došel k závěru, že metro má jako významný prvek dopravní dostupnosti výrazný vliv na lokalizaci práce v pražském metropolitním regionu a v blízkosti stanic metra se nacházejí ZSJ s největší koncentrací pracovních příležitostí. Vliv má i nově vystavěný úsek metra A, kde jsem zaznamenal zvýšenou koncentraci pracovních příležitostí. Dále jsem zjistil, že v rámci vnitřní suburbánní zóny Prahy je nejvíce pracovních příležitostí lokalizováno v oblasti Ruzyně, kde se nachází mezinárodní letiště. Koncentrace pracovních příležitostí v oblasti Ruzyně je významná a dokládá důležitost blízkosti letiště pro lokalizaci pracovních příležitostí, čehož si ve svých pracích všímají i američtí autoři (viz Garreau 1991, Lang 2003).

V dalších výzkumech věnujících se proměnám lokalizace pražského metropolitního areálu doporučuji podrobněji se věnovat lokalizaci práce v blízkosti dálnic. Doporučuji vyřadit z analýzy malé obce, které podle mého názoru značně zkreslují výsledek a dále provést bližší kvalitativní i kvantitativní výzkum cílové oblasti (např. obce v blízkosti dálnice s velkým množstvím pracovních míst) a pokusit se zjistit, proč se v daném místě pracovní příležitosti vytvořily. Dále bych se rád věnoval podrobnějšímu rozboru dat z roku 2011 ve smyslu vlivu nepřesností, které pramení z vysokého podílu nezjištěných údajů a jak nejlépe se s těmito nepřesnostmi vypořádat.

6. Seznam použité literatury

- BURGEES, E. W., MCKENZIE, R. D., PARK, R. E. (1992)** : The city: suggestions for investigation of human behaviour in the urban environment. Chicago, University of Chicago Press, 239 s.
- ČERMÁK, Z., HAMPL, M., MÜLLER, J. (2009)** : Současné tendence vývoje obyvatelstva metropolitních areálů v Česku: dochází k výraznému obratu?. Geografie 114, č. 1, s. 37–51.
- ČSÚ (1991)**: Sčítání domů, lidu a bytů k 3. 3. 1991, elektronická databáze dat, Praha, Český statistický úřad.
- ČSÚ (2001)**: Sčítání domů, lidu a bytů k 1. 3. 2001, elektronická databáze dat Praha, Český statistický úřad.
- ČSÚ (2003)**: Ekonomická aktivita obyvatelstva. Praha, Český statistický úřad, on-line: <https://www.czso.cz/csu/czso/13-2130-03--c010> [staženo 30. 4. 2015].
- ČSÚ (2011)**: Sčítání domů, lidu a bytů k 26. 3. 2011, elektronická databáze dat Praha, Český statistický úřad.
- ČSÚ (2013a)**: Ekonomická aktivita. Praha, Český statistický úřad, on-line: <https://www.czso.cz/documents/10180/20562067/170218-14.pdf/36438332-d6ad-4085-ac8b-5b59bcdbb6c3?version=1.0> [staženo 30. 4. 2015].
- ČSÚ (2013b)**: Základní informace o vývoji obyvatel, domů a bytů v České republice. Praha, Český statistický úřad, on-line: https://www.czso.cz/csu/czso/24000-13-n_2013-02 [staženo 4. 5. 2015].
- ČTRNÁCT, P. (2013)**: Vyjíždka a dojíždka obyvatel. In: ČSÚ: Atlas sčítání 2011. Praha, Český statistický úřad, s. 21–25.
- DAHRENDORF, R. (1990)**: Reflections on the revolution in Europe: in a letter intended to have been sent to a gentleman in Warsaw. London, Chatto and Windus, 154 s.
- DEAR, M., FLUSTY, S. (1998)**: Postmodern urbanism. Annals of the association of american geographers 88, č. 1, s. 50–72.
- DIJST, M., VÁSQUEZ, C. (2007)**: Employment deconcentration in European metropolitan areas: a comprehensive comparison and policy implications. in: RAZIN, E., DIJST, M. a VÁSQUEZ, C. eds.: Employment deconcentration in European metropolitan areas. Dordrecht, Springer, s. 265–291.
- GARDNER, T., MARLAY, M. (2013)**: Whither the jobs: identifying concentration of employment in metropolitan areas. Urban geography 34, č. 6, s. 795–814.
- HAMPL, M. (2005)**: Geografická organizace společnosti v České republice. Transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 147 s.

- HARRIS, C. D., ULLMAN, E. L. (1945):** The nature of cities. *Annals of the american academy of political and social science* 242, č. 1, s. 7–17.
- HOYT, H. (1939):** The structure and growth of residential neighborhoods in american cities. Washington D. C., Federal housing administration, 204 s.
- GARREAU, J. (1991):** Edge city: life on the new frontier. New York, Doubleday, 548 s.
- KOPECKÁ, Z., OUŘEDNÍČEK, M., PŘIDALOVÁ, I. (2013):** Typologie residenčních areálů. Praha, Urbánní a regionální laboratoř, on-line: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/92-typologie-rezidencnich-arealu> [staženo 8. 5. 2015].
- KORČÁK, J. (1966):** Vymezení oblastí maximálního zalidnění. *Acta universitatis carolinae Geographica* 1, č. 1, s. 65–72.
- LANG, R. E. (2003):** Edgeless cities, exploring the elusive metropolis. Washington D. C., Brookings Institution Press, 154 s.
- MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2009):** Micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of Czech urban and regional system. *Urban Research and Practice* 2, č. 3, s. 287–307.
- MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2012):** Urbanizace a suburbanizace v Česku na počátku 21. století. *Urbanismus a územní rozvoj* 15, č. 5, s. 27–38.
- MUSIL, J., MÜLLER, J. (2008):** Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. *Sociologický časopis* 44, č. 2, s. 321–348.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2000):** Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace, *Geografie* 105, č. 4, s. 361–369.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003):** Suburbanizace Prahy., *Sociologický časopis* 39, č. 2, s. 235–253.
- OUŘEDNÍČEK, M., SÝKORA, L. (2007):** Sprawling Post-communist Metropolis: commercial and residential suburbanization in Prague and Brno, the Czech republic. In: RAZIN, E., DIJST, M., VÁZQUEZ, C. eds.: *Employment deconcentration in European metropolitan areas*. Dordrecht, Springer, s. 209–233.
- OUŘEDNÍČEK, M. a kol. (2014):** Vymezení funkčního území pražské metropolitní oblasti pro potřeby uplatnění integrovaných teritoriálních investic. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 95 s.
- POSOVÁ, D., SÝKORA, L. (2007):** Specifika suburbanizace v postsocialistickém kontextu: nová bytová výstavba v metropolitní oblasti Prahy 1997 – 2005. *Geografie* 112, č. 3, s. 334–356.
- POSOVÁ, D., SÝKORA, L. (2011a):** Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stádií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie* 116, č. 1, s. 1–22.
- POSOVÁ, D., SÝKORA, L. (2011b):** Urbanizace a suburbanizace v městských regionech Prahy a Vídně: Strukturální rozdíly v podmínkách odlišných politicko-ekonomických režimů. *Geografie* 116, č. 3, s. 276–299.

- SOJA, E. W. (2010):** Six discourses on the postmetropolis. In: BRIDGE, G., WATSON, S. eds: The blakwell city reader. Second edition. Chichester, Blackwell publishing, s. 374–382.
- SVOBODA, P., HÁNA, D., NEMEŠKAL, J. (2014):** Pracovní příležitosti v obcích v širokém okolí Jaderné elektrárny Dukovany 1991–2011. Specializovaná mapa s odborným obsahem, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Praha, on-line: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/pracovni-prilezitosti-v-obcich-v-sirokem-okoli-jaderne-elektrarny-dukovany-1991-2011> [staženo 21. 5. 2015].
- SÝKORA, L. (2001):** Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: HAMPL, M.: Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, s. 127–66.
- TSENKOVA, S. (2006):** Beyond transitions: Understanding urban change in post – socialist cities. In: NEDOVIĆ-BUDIĆ, Z., TSENKOVA, S. eds: The urban mosaic of post - socialist Europe. Heidelberg, Physica – Verlag , s. 21–50.
- VAN DEN BERG, L. a kol. (1982):** A study of growth and decline. Urban Europe, Oxford, Pergamon press, 162 s.

7. Seznam příloh

Příloha 1: Seznam sloučených obcí mezi lety 1991–2011

Příloha 2: Největší centra práce v zázemí pražského metropolitního regionu v roce 1991

Příloha 3: Největší centra práce v zázemí pražského metropolitního regionu v roce 2001

Příloha 4: Největší centra práce v zázemí pražského metropolitního regionu v roce 2011

Příloha 5: Lokalizace pracovních příležitostí v jádru pražského metropolitního regionu na úrovni ZSJ v roce 2011

Příloha č. 1 Seznam sloučených obcí mezi lety 1991–2011

název obce	kód obce	sloučeno do	kód obce
Benátecká Vrutice	537012	Milovice	537501
Březová - Oleško	599735	Zvole	539902
Březovice	599514	Bělá pod Bezdězem	535443
Církvice	599476	Skvrňov	533696
Čilec	599671	Straky	537853
Horní Slivno	599531	Dolní Slivno	535729
Hrubý Jeseník	599638	Oskořínek	537616
Husí Lhota	599522	Březno	535583
Chleby	599620	Oskořínek	537616
Josefův Důl	529613	Mladá Boleslav	535419
Karlík	599727	Dobřichovice	539198
Kostomlátky	529630	Kostomlaty nad Labem	537331
Krychnov	599484	Svojšice	533726
Nový Dvůr	599654	Oskořínek	537616
Pětihosty	529656	Senohraby	538752
Sedlec	529591	Benátky nad Jizerou	535451
Skorkov	557030	Sojovice	536661
Svárov	599493	Unhošť	533017
Tehovec	599719	Mukařov	538523
Újezdec	599492	Dřínov	534773
Veliká Ves	538973	Odolena Voda	538574
Záhořany	571288	Králův Dvůr	533203
Zbožíčko	599697	Straky	537853
Železná	599417	Chyňava	531294

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 1991, 2001 a 2011

Příloha č. 2 Největší centra práce v zázemí pražského metropolitního regionu v roce 1991

Obec	Počet pracovních příležitostí	Počet pracovních příležitostí/km ²
Kladno	41 874	1 133,4
Mladá Boleslav	29 019	984,5
Kolín	25 626	733,1
Nymburk	13 327	649,5
Beroun	11 271	360,3
Kralupy nad Vltavou	9 805	448,5
Neratovice	8 780	408,1
Brandýs nad Labem - Stará Boleslav	7 760	343,8
Hořovice	5 803	611,7
Říčany	5 006	193,9
Králův Dvůr	4 364	287,0

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 1991

Příloha č. 3 Největší centra práce v zázemí pražského metropolitního regionu v roce 2001

Obec	Počet pracovních příležitostí	Počet pracovních příležitostí/km ²
Mladá Boleslav	40 870	1386,5
Kladno	31 681	857, 5
Kolín	19 982	571,6
Beroun	10 128	323,8
Nymburk	9 486	461,2
Kralupy nad Vltavou	9 374	428,8
Brandýs nad Labem - Stará Boleslav	8 441	374,0
Neratovice	7 102	330,1
Říčany	6 068	235,0
Hořovice	4 997	526,7
Čelákovice	3 898	244,8

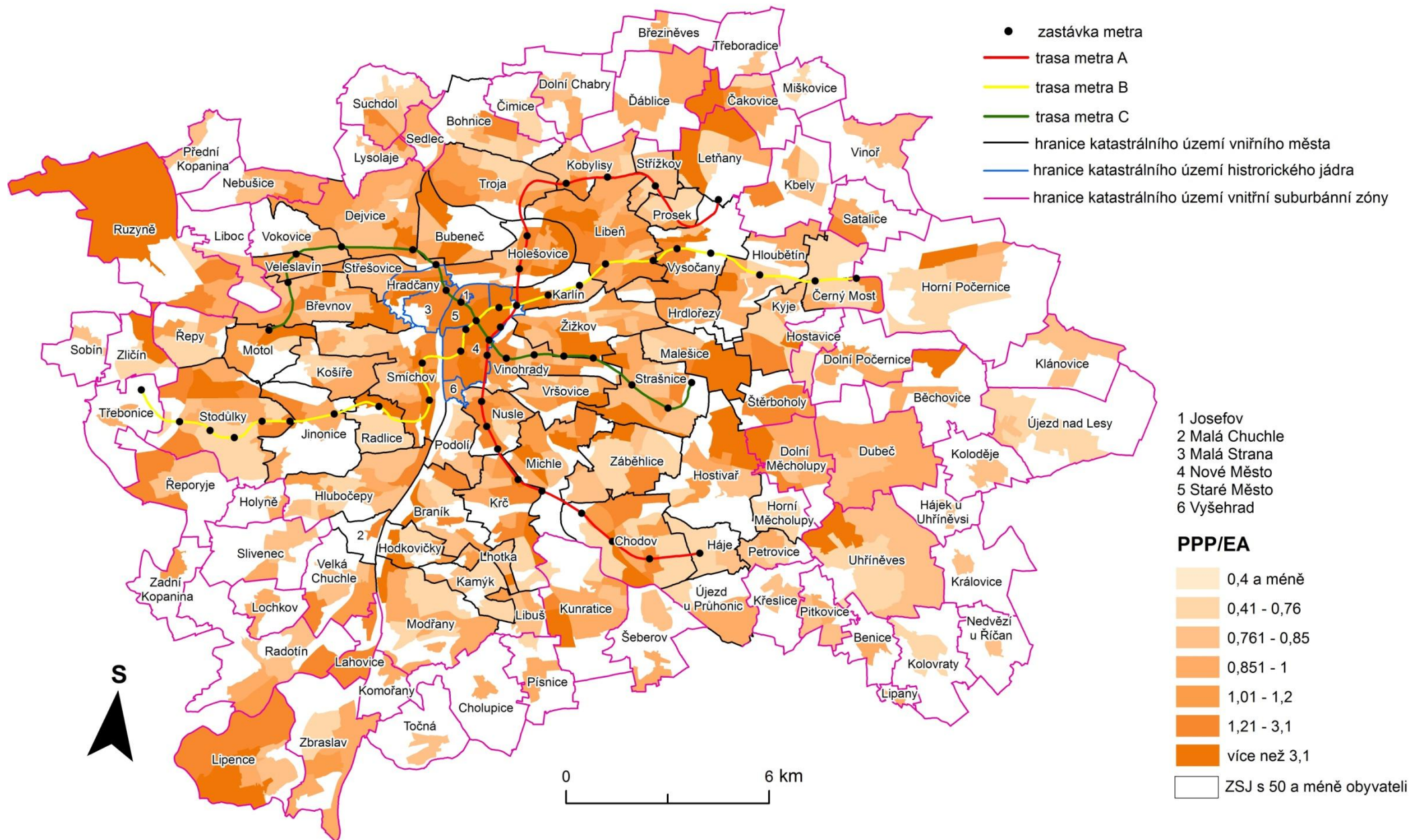
Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2001

Příloha č. 4 Největší centra práce v zázemí pražského metropolitního regionu v roce 2011

Obec	Počet pracovních příležitostí	Počet pracovních příležitostí/km ²
Mladá Boleslav	30 396	1 031,9
Kladno	28 725	783,3
Kolín	17 625	503,9
Brandýs nad Labem - Stará Boleslav	9 471	419,1
Beroun	8 654	276,7
Nymburk	7 922	385,7
Kralupy nad Vltavou	7 679	351,2
Říčany	7 441	288,3
Neratovice	5 893	294,3
Čelákovice	4 000	251,2
Hořovice	3 825	402,9

Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011

Příloha č. 5 Lokalizace pracovních příležitostí v jádru pražského metropolitního regionu na úrovni ZSJ v roce 2011



Zdroj: Autor na základě dat ČSÚ 2011 a Kopecká, Ouředníček, Přidalová 2013

Poznámka: PPP=počet pracovních příležitostí; EA=ekonomicky aktivní